

Nº 24 - OCTUBRE 4 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas CORSA

LA RUTA DEL GRAN PREMIO

(pág. 11)

JIM CLARK VENCIÓ EN LOS EE. UU.

(pág. 15)

Pehuajó fue para CASÁ

(pág. 7)

PAIRETTI SEIS MESES DESPUES



grupo de revistas



Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica
Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

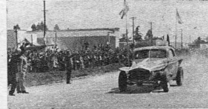


Vamos a soltar preguntas. ¿Qué diablos le pasa a la Policía con los periodistas? O mejor: ¿Qué piensan los organizadores de carreras sobre la función de los periodistas? De cualquiera de los dos ángulos el problema es uno, que se resuelve en una tercera pregunta: ¿Por qué nos corren, nos empujan, nos impiden trabajar y hasta nos meten presos en cada carrera? Este mal trato se ha convertido en una constante que ya mete miedo. El domingo en Pergamino, el más perjudicado resultó el colega Onetto, de "Clarín", mientras que a nuestro enviado lo amenazaban con delicadezas como éstas: "mirá, pibe, la credencial te la metes. . . Andá, correte, que cuando te pongamos boca abajo en el patio de la comisaría la credencial se te va a caer sola". Empujón, tirada de caballo, insultos (en Bahía Blanca hasta lo trompearon a Cornejo), esta es la cuota dominguera que nos asignan los organizadores en agradecimiento por nuestro servicios. Sí, los organizadores, porque a ellos les cabe la responsabilidad de conseguir que los uniformados locales empiecen por respetar las credenciales que nos entregan para facilitar el "libre tránsito" por el circuito. Y ahora una última pregunta: ¿Y si el periodismo dejara de informar sobre este deporte, qué ocurriría?.

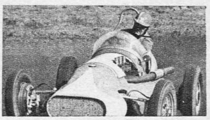
R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en TRES ARROYOS (9 de octubre): La XVI Vuelta de Tres Arroyos revive los recuerdos de la añeja competencia organizada por el Club Quilmes de la ciudad bonaerense. La prueba se disputará sobre un recorrido total de 629,34 km, debiendo para tal fin los participantes recorrer cuatro veces el circuito mixto de tierra y pavimento de 157,335 km. La largada se efectuará a las 8 frente a la puerta del Frigorífico Anselmo sobre la Ruta Nacional 228, de acuerdo con el ranking de la Comisión Deportiva Automovilista. El recorrido será por Tres Arroyos, San Francisco de Bellocq, Lin Calel, Copetonas y regreso a Tres Arroyos. Los competidores que den tres vueltas al circuito serán clasificados. El tiempo máximo para clasificarse será el veinte por ciento más del empleado por el competidor más veloz en la última vuelta. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 9, 6, 3 y 1 puntos. Para ir a Tres Arroyos (498,3 km distante de la Capital Federal) se debe tomar por la Ruta Nacional 3 que va a Bahía lanca. Los que no tengan cómo viajar hasta el lugar donde se desarrolla la competencia, recordamos que la empresa Trans-Carrera lleva a los corsas hasta el lugar de la competencia, los ubica en el mejor lugar de la ruta y los trae de regreso además de compartir en amables charlas con copas y comida. Trans-Carrera funciona en Diagonal Norte 616, 7º piso, Of. 716 (TE 34-8781 y 34-6284). Quienes no puedan ir de cualquier manera podrán "estar en la carrera" escuchando a Rebagliati, Gañete Blasco, García del Soto y compañía desde las 7.30 por LS10 Radio Libertad en la eficiente "Emoción en las Rutas". En la fotografía: primer triunfo de Pairetti, Tres Arroyos, 1963.



MECANICA NACIONAL *FORMULA UNO Y FORMULA CUATRO*, en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (9 de octubre): El Moto Club Argentino organiza el "Premio de la Hermandad Deportiva". En primer término, a las 14, se disputará una competencia de Mecánica Nacional Fórmula Cuatro. A las 15 se largará la Primera Serie de MN sobre diez vueltas al circuito Nº 3 de 3,934 km para totalizar 39,341 km. Más tarde se disputará la Segunda Serie sobre el mismo recorrido y después un repechaje a cinco vueltas para totalizar 19,670 km. Se clasificarán para la final los quince volantes mejor clasificados en cada serie y los dos primeros del repechaje. La prueba final se disputará a veinticinco vueltas para cubrir 98,352 km. El sábado, a las 14, se desarrollarán las pruebas de clasificación. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos, más un punto el récord de vuelta, que serán computados en los Campeonatos Argentinos de Mecánica Nacional, Fórmula Uno y Fórmula Cuatro. Entre los participantes estarán Requejo, Sotro, Destéfano y Rissatti, suspendidos por dos años, quienes harán de esta manera su retorno a la actividad. A ellos se agregarán Cupeiro (ganador de Rafaela), Copello, Estéfano, Reutemann, Varisco, Di Santo, etc.



MIDGET en Zárate (12 de octubre): La Asociación Argentina de Automóviles Midget organiza en Zárate juntamente con el Club Defensores Unidos de Zárate una reunión con grandes proyecciones en el circuito en el que se disputará en mayo la competencia de Fomento Automovilista. A las 14 comenzará la reunión en que se desarrollarán cuatro series, dos repechajes, dos semifinales y una final. La competencia otorgará 6, 4, 2 y 1 puntos para el Campeonato Argentino de Midget.

FOMENTO AUTOMOVILISTA en ALLEN (9 de octubre): La Asociación de Volantes de Limitada 27 organizará una interesante competencia en la localidad de Allen en Río Negro que otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Fomento Automovilista. Los cuatro primeros obtendrán 6, 4, 2 y 1 punto respectivamente.

KARTING en MARTINEZ (9 de octubre): La Asociación Martinense de Volantes organizará una nueva competencia que otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Karting en la Plaza Santa Teresita a partir de las 14.30. Se realizarán dos competencias: una para Fórmula Stock (motores nacionales homologados de serie) y otra para Fórmula B (motores nacionales con preparación libre). Los cinco primeros obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,7 y 1,3 puntos respectivamente. Coopera en la organización la Asociación de Corredores de Karting y fiscalizará la Federación Argentina de Karting. En la foto uno de los favoritos: Jorge Mejías.



RALLY a LUJAN (9 de octubre): La Escuela Nacional de Educación Técnica Ingeniero Eduardo Latzina organiza el Rally Primavera con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. Habrá dos categorías en la que podrán participar todo tipo de automóviles: Categoría A (hasta 1000 cm³) y Categoría B (más de 1000 cm³). La largada se efectuará en Lope de Vega 2150, Capital Federal y se desarrollará entre Buenos Aires, Campana, San Andrés de Giles y Luján.

REGULARIDAD en LA PORTEÑA (9 de octubre): La Comisión Pro-Capilla San Cayetano organiza una competencia para las categorías segunda, tercera y debutantes a partir de las 9.01 con recorrido entre La Porteña, Ruta Nacional 33 y regreso. Fiscalizará el Club Argentino de Regularidad.

—en VILLA GESELL (9 de octubre): El Club Deportivo Español de Villa Gesell organiza una competencia para las categorías tercera y debutantes con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. A las 9.01 largarán desde Avenida Buenos Aires y la Avenida Cuatro hasta Pinamar, Madariaga y regreso a Villa Gesell.

—en VICENTE LOPEZ (12 de octubre): La Shell CAPSA organiza una competencia para las categorías tercera y debutantes con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad y recorrido entre Avenida del Libertador 1703, Vicente López, Lobos y llegada en Ezeiza. La largada será a las 8.01.

—en FLORES (12 de octubre): La Cooperadora Flores Centro Limitada organiza una competencia para las categorías tercera y debutantes con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad. A las 8.01 se largará desde Rivadavia 7242 para dirigirse a Lobos y regresar al punto de partida.

MOTOCICLISMO en NUEVE DE JULIO (12 de octubre): El flamante Auto Moto Club Nueve de Julio organizará un gran festival de motociclismo para las Clases 100 cm³, 125 cm³ y 175 cm³.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

TURISMO Y TURISMO DE SERIE en Hungría (7 al 9 de octubre): El Magyar Autoklub organizará el Rallye Magyar, décimotercera competencia puntable por el Campeonato Europeo de Rallies y que es conocida mundialmente como la Munich-Viena-Budapest, las tres cabeceras de etapas de la competencia. Será la novena y última competencia puntable para el Grupo 1 correspondiente a automóviles de Turismo de Serie y la novena y penúltima para el Grupo 2 correspondiente a automóviles de Turismo. En ambos grupos los seis primeros clasificados obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos respectivamente, mientras que los cinco primeros en cada clase obtendrán 7, 5, 3, 2 y 1 puntos respectivamente. Las cuatro divisiones de ambos grupos son las siguientes: División I (hasta 1000 cm³), División II (1001 a 1600 cm³), División III (1601 a 2500 cm³) y División IV (más de 2500 cm³).

PAIRETTI

SEIS MESES DESPUES

por CARLOS MARCELO THIERY



En Rojas ganó por primera vez la cupé que le comprara a Larry. Carlos Pairetti inició así una nueva etapa en su vida de piloto.



En Arrecifes bautizan a los personajes populares con el nombre de famosos artistas. Pairetti es Marlon Brando, sin ninguna duda.





En la tierra es uno de los más bravos. El peligro y Pairetti se tratan de "ché", por eso siempre se llevan de acuerdo.

Junto con el nacimiento de CORSA publicamos una entrevista de Pairetti, cuando marchaba por primera vez hacia Europa. Ahora, seis meses después, vamos a reconsiderar apreciaciones y establecer la nueva dimensión de este piloto

"La segunda de Lesmo es una curva muy veloz. Yo entré a unos 180 km/h y el Brabham se me fue afuera, cuando peleaba la punta. Se desprendieron las dos ruedas de la izquierda y el auto se montó en el guard-rail. Enganchado así en el mismo riel recorrí todo el viraje como si anduviera arriba de un Scaletric y recién me di cuenta de lo que sucedía. Arena, tierra, trompos, olor a goma quemada. Regazzoni quiso esquivarme y se anudó a un árbol. Cinco autos chocaron detrás mío, entre ellos el de Cacho y cuando terminó el ruido y el movimiento, lo único que pensé fue: **todo esto lo hice yo**".

Carlos Pairetti no está orgulloso de su primer accidente serio. Está asombrado de haber podido hacer todo eso en el mismísimo autódromo de Monza y de que todo lo que le sucede, le suceda al mismo muchacho que hasta hace cuatro años vendía campos y pólizas de seguros en Arrecifes.

Cuando Carlos Alberto Pairetti era simplemente un martillero público, la posibilidad de convertirse en un brillante corredor de automóviles era su mejor fiebre. Era la gloria, era la cumbre de todo.

En 1966 tocó el cielo con las manos. Integró el equipo argentino de Fórmula Tres, viajó a Europa, volvió a la Argentina como un verdadero ídolo y de Europa pidieron que regresara. No es raro, pero los críticos del automovilismo nacional nunca se pusieron de acuerdo sobre Pairetti. Mientras unos lo enjuiciaron por vehemente, por sanguíneo, por desatornillado, otros lo ensalzaron por espectacular, por conductor rápido o por saber levantar tierra con cierta elegancia durante toda una curva. Es cierto que Pairetti rompió racimos de motores, pero también es cierto que a pesar de su particular facilidad para andar al borde del yeso, jamás Pairetti se dio un golpe considerable. También es verídico que en determinado momento de su carrera debió resignarse a ser absolutamente segundo de Emiliozzi y a la vez nadie pudo negarle la virtud de ser un conductor dúctil, capaz de ser algo más que sus mismas clasificaciones y perfectamente dotado para manejar cualquier automóvil. Pairetti jugó muchas veces a **todo o nada**, exprimiendo al veterano Chevrolet hasta la rotura, si era necesario. Pero Pairetti ganó un Gran Premio largo y fatigoso.

Del balance le debe haber quedado con toda seguridad un interesante saldo positivo, porque sin tener antecedentes en automóviles monoplazas (excepto una fugaz incursión por la MN, pero totalmente en otra dimen-

Autógrafos, admiración, popularidad. Pairetti es uno de los mayores ídolos que dio el automovilismo argentino en los últimos años.



sión) lo invitaron a integrar el equipo argentino de F3. Entonces pareció que el olfato de Juan Manuel Fangio sólo se había guiado por la popularidad de Pairetti como probable imán para las boleterías, pero aún cuando en la misma Temporada Argentina Pairetti no se mostró como un piloto brillante, le bastó pisar Europa para demostrarle al mundo que en estos momentos ES EL UNICO PILOTO ARGENTINO CAPAZ DE DISCUTIRLES LA PUNTA DE UNA CARRERA A LOS ASTROS UNIVERSALES DE LA FORMULA TRES. Al margen de sus condiciones, Fangio tuvo razón una vez más.

Desde PARABRISAS fuimos escépticos con Pairetti como hombre del automovilismo internacional. Desde CORSA, seis meses más tarde, opinamos que fue una gran equivocación. Evidentemente la Temporada Argentina fue un suceso muy fornido para Pairetti. A partir de allí tuvo oportunidad de hacer funcionar sus tres mejores condiciones de automovilista: adaptación, familiaridad con el riesgo y capacidad para ser ídolo.

Decir simplemente "adaptación" es quitarle mucha importancia a la cualidad de poder sentarse en cualquier aparato y llevarlo a todos sus límites en poco tiempo. En la semana de la Velocidad de 1965, Pairetti corrió con un Volvo 1.800 la Vuelta al Lago San Roque y ganó. Cuando lo recuerda cuenta que "apenas si había dado una vuelta al circuito y largué la carrera prácticamente sin haber manejado el auto. Después del murallón del dique hay una recta de ocho kilómetros y allí no había manera de tenerlo. Yo sentía que había algo raro, pero le seguí dando con todo hasta que terminó la carrera. Cuando me bajé, me dijeron que el Volvo tenía diferencial autoblocante. Era la primera vez en mi vida que lo usaba". Adaptación también significa pasar de un Chevrolet de 1.300 kilos a un etéreo monoplaza sin reserva de potencia, pero al margen de cualquier especulación técnica, Pairetti absorbió con toda comodidad el impacto de sentirse extranjero y de correr lejos de sus admiradores en un ambiente "donde se aprenden muchas cosas buenas pero también se aprenden muchas cosas malas". De donde se deduce que el peligroso juego de los autazos, tan típico en las riesgosas carreras europeas, lejos de amedrentarlo, llegó a interesarle. Pero no en la medida de competir para repartir más que cualquiera, sino para medir su colosal ubicuidad y probar que en esas condiciones desfavorables es el argentino más dotado para sobreponerse. Lo mismo que con los automóviles y los ambientes, tiene su fórmula para cada persona. Si a Galbato le dice: "¿Qué hacés, Jim Clark?" para que Galbato le conteste "más **Jim Clark** serás vos", Pairetti tiene su idioma de cuello y corbata para ser gerente de su concesionaria Renault y tiene también la inflexión justa y las frases redondas para usar los micrófonos de las audiciones de automovilismo.

De su hábito al riesgo y al límite, hay algo que no se puede desmentir: que aún siendo uno de los pilotos de TC que más se juegan en el polvo y en la tierra y uno de los más hábiles para doblar fuerte en cualquier estilo, Pairetti jamás pasó sustos demasiado grandes a tal punto que su accidente en la segunda curva de Lesmo es el primero en cuatro años de jugarse la vida. El tuteo de Pairetti con el peligro tiene todas las características de una cosa normal y no de una actitud almidonada donde pueden suicidarse muchos elementos positivos de un piloto.

Por eso, si en su primera excursión a Europa, Carlo Facetti (que es un rayado hermoso para pasarlo al →

Magnaflux) se atornillaba el índice en la sien al ver como Pairetti entraba en las curvas, la expresión del simiesco piloto italiano tiene más de admiración que de crítica. A partir de allí Pairetti fue "il matto", "el loco", "el desenfrenado". Y como no tiene de qué defenderse, no le molesta. ("¡Qué me va a molestar!"). Si Pairetti se arriesga lo hace por necesidad y no porque sea un sibarita del masoquismo. "Del Alpine al Brabham no hay grandes variantes en la estabilidad, como que los chasis de uno y otro tienen mucho en común. La única diferencia entre ellos es la potencia, que es mayor en el Ford-Cosworth que en el Alpine. Pero ni siquiera la diferencia de potencia es una buena excusa para entrar a una curva patinando. Con cualquier derrape se pierde tiempo". Saberlo ya es demasiado. A partir de allí, Pairetti podrá entrar más fuerte o menos fuerte, pero conociendo qué es lo que puede perder o lo que puede ganar. Después, la opinión la da el cronómetro.

Sólo por ser profundamente simpático, Pairetti puede conquistar a cualquier público sin mayores esfuerzos. Cuando volvió a Europa luego de su primera excursión le preguntaron infinidad de veces porqué se había ido y el solo hecho de haber vuelto a pedido de los organizadores europeos da una idea de todo lo buen embajador que puede ser Pairetti. El mismo define su extroversión y su simpatía: "Mi pibe llegará a ser Don Carlos antes que yo. Yo seguiré siendo Carlitos . . .". Los europeos tienen, por ejemplo, serias dificultades para entender al TC. Las revistas especializadas nunca dan en la tecla y generalmente cuando deciden publicar una foto de nuestros automóviles más populares meten unas patas olímpicas. Sin embargo Pairetti les llevó fotografías del TC nuestro de cada domingo para explicarles porqué había vuelto a la Argentina. "Primero se agarraban la cabeza, después más o menos entendieron . . .".

Hamacándose suavemente entre la modestia y la testarudez, Pairetti admite que su experiencia en los Fórmula Tres le sirve para aplicar en el TC, pero no demasiado. Esta vez, los críticos del automovilismo han proclamado al unísono: "Pairetti anda mejor que el año pasado". Sin embargo Pairetti se empeña en sostener que "ando mejor porque con el 7 bancadas tengo 30 km/h más que el año pasado y además con los frenos TEM-Lucas se puede cortar mucho más cerca de la curva". Pero a pesar de su concreta opinión, el resonante ídolo que no dejará nunca de ser "Carlitos" ha cumplido una serie de procesos que definieron un cambio muy sensible. Por de pronto, en Rojas ganó por primera vez con la cupé ex-Larry, automóvil que nunca había llegado primero. Ese primer puesto tiene un valor nuevo para Pairetti: ganó de atrás, como pensando la carrera, sin nada que ver con su estilo del año pasado cuando el precio de la punta era romper el motor o **salir a matar.** En Pergamino fue el colmo de la madurez. Salió sin las dos primeras velocidades, no buscó la rueda del Chevy, lo siguió a Bordeu y aún sabiendo que iba segundo de Luluaga cuando faltaban pocos kilómetros y su motor consumía océanos de aceite, eligió el régimen justo para ganar la carrera por el tiempo estrictamente necesario.

Pairetti querrá reconocerlo o no, pero su imagen es otra, sin discusiones. Si alguna vez decide medir su cambio y su evolución como a veces mide su actual estrellato en función del anónimo martillero que quería correr "aunque sea a pie", también podrá decir como del accidente de Monza: "Todo esto lo hice yo". Pero con orgullo.

Con la vieja "bataraza", el martillero público empezó a realizarse. Pairetti recuerda con cariño al ex-Néstor Marincovich, su primer auto de carrera.



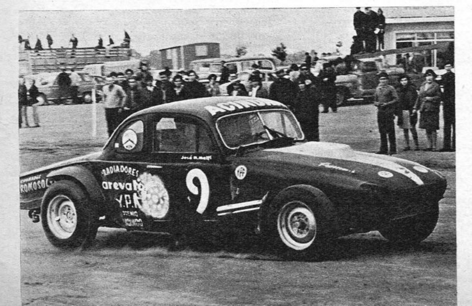
PEHUAJÓ

CASÁ DOMINÓ LA JAURÍA

En una carrera muy peleada, Bordeu, Malnatti, Galluzzo y Menditeguy intentaron sin éxito doblegar al número uno del TC

por CARLOS MARCELO THIERY
fotos CARLOS ARCURI

A pesar de un considerable retraso en la cuarta vuelta, Menditeguy ascendió rápidamente hasta el segundo puesto, por segunda vez en dos semanas consecutivas. Otro nombre que apunta a la larga lista de ganadores 1966.



La Vuelta de Pergamino había sido muy concluyente con respecto a los futuros resultados del TC en 1966. En nuestra crónica del número anterior señalamos la enorme importancia que tiene la entusiasta jauría de motores Ford que se clasificaron detrás de Pairetti. Tan sólo una semana después, Pehuajó confirma rotundamente nuestro pontificio con tres F-100 en los primeros lugares del marcador.

Es muy difícil explicarlo buscando razones que puedan entender tanto los que ametrallan a Correo CORSA seguros de que nos hemos vendido al vil metal de Don Kitterman, como el señor que a la entrada de Pehuajó apostrofó a nuestros enviados especiales acusándolos de haberse dejado comprar por el sucio oro de Froilán González. (En realidad, sucede que nos hemos vendido a Ford y nos hemos dejado comprar por Chevrolet, con tal idoneidad que Mata Hari se pondría pálida, pero ahora estamos esperando las ofertas de IKA y de Chrysler para adquirir un bungalow en los Alpes suizos.)

Al margen de nuestro romántico desinterés, aparentemente todavía es muy temprano para cerrar el balance Ford-Chevrolet y determinar cuál de las dos marcas es realmente la dueña de la temporada. Precisamente por eso la lucha entre Bordeu y Casá, que casi con seguridad decidirá el Gran Premio, es en cierto modo la lucha eterna que no pudieron desempatar jamás Lovalvo y Julio Pérez, los Gálvez y Fangio, Emiliozzi y Pairetti.

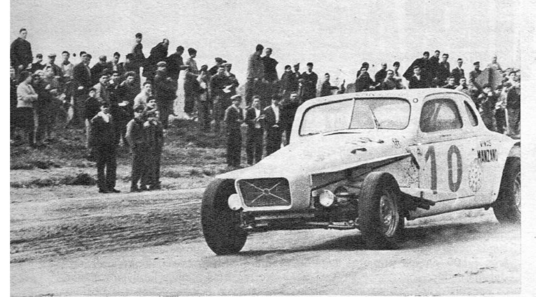
La victoria de Casá está por encima de cualquier especulación. Todos saben que corre por divertirse y que no tiene el automóvil más veloz de la categoría. Con estos elementos estarían dadas todas las condiciones para que Casá aparezca como un bohemio que, ganando, ganó con menos y perdiendo, perdió porque dio ventajas. En cambio, éste de Pehuajó, como cualquiera de sus triunfos, tiene tres valores indiscutibles: Primero: si bien es cierto que le divierte correr, más todavía le divierte ganar. Casá sale a jugar todas sus posibilidades para ganar la carrera y no para dar la vuelta demagógicamente, todo lo cual es un importante acto de fe. Segundo: su automóvil es indestructible, como que se le rompió sólo un par de veces en el año. Está muy bien ser campeón del kilómetro lanzado, pero tener un auto que no se rompe está mucho mejor, por lo menos para el espíritu del automovilismo. Tercero: con la sorprendente madurez que va adquiriendo Casá piloto, puede compensar en buena medida el déficit de velocidad. Además, Casá entiende al TC así: con polvo, tierra y lomos de burro. Por lo tanto, su mayor facilidad para andar en malos caminos que los amantes exclusivos del pavimento. En la tabla del Campeonato Argentino, están las pruebas y los resultados de todo esto.

Antes de largar la carrera era elemental que Emiliozzi, con el número dos, lo tenía que pasar a los pocos kilómetros; pero tampoco hay que creer que el cuatro veces campeón fue muy lejos. Algunos dicen que viajó cuatro kilómetros, otros que diez. Lo cierto es que Dante y Torcuato hicieron su acostumbrado y fantasmal mutis sin que se volviera →

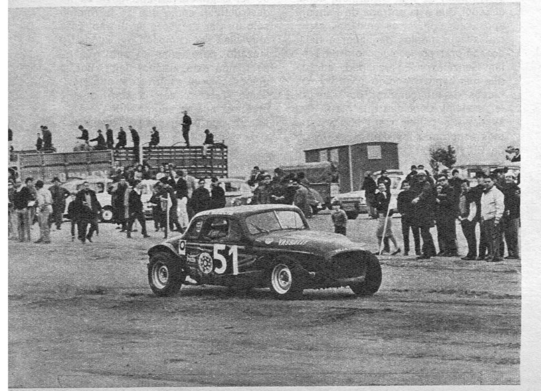


Entra fuerte Galluzzo, corriendo en Pehuajó una de sus mejores carreras; terminó tercero.

El mendocino Manzano escaló puestos meteóricamente para abandonar en la quinta vuelta, cuando ocupaba el primer lugar delante de Casá.



Al retrasarse Bordeu, Norberto Polinori quedó con el Chevrolet mejor colocado, llevándolo finalmente al cuarto puesto.



a saber de ellos, dejando que todo el mundo conjeture a su gusto. En todo esto hay algo que no se puede negar: si los Emiliozzi decidieron correr no fue seguramente porque quisieron tirarse una canita al aire, sino porque estaban absolutamente seguros de que todo iba a funcionar muy bien. El sábado, un diario de Pehuajó publicó una doliente loa a la vieja galera, firmada por un olavarriense, en la que en cierto modo se sugería a los hermanos volver a correr con ella. El problema no parece ser "galera versus carrocería Baufer", porque éste no es un asunto de amuletos, y con la prolija artesanía de los hermanos, es muy difícil que se rompa otra cosa que el motor. Pasa simplemente que ahora se anda mucho más fuerte que el año pasado y que Dante y Torcuato están pagando el precio de la búsqueda y de la experimentación.

Consecuencia, el primer tramo sobre el pavimento lo ganaron Rienzi y Pairetti, marcando más de 224 km/h. En la línea de largada se había quedado Nasif Estéfano con el Falcon F-100 de fábrica, con desperfectos en el motor de la bomba de aceite, y no pudo largar. Del mismo modo, Anteo Pichetta hizo una sonora aparición en la fila previa, pero apenas pisó la Ruta 5 se quedó sin una gota de nafta, y como todos los auxilios estaban lejos, optó por enojarse en lugar de buscar una solución. Entonces subió a su Mercedes particular y partió con rumbo desconocido. Lástima, porque dejaba una tirada a 6400 rpm y porque nuestros colegas de Radio Libertad quedaron plantados en medio del reportaje.

Al bajar a la tierra, Bordeu y Casá se alejaron del resto. Bordeu aprovechó el hueco dejado por Emiliozzi y maniobró muy fuerte en el polvo hasta conseguir ganar la primera de las nueve vueltas. Al cumplir el primer circuito los dos punteros se pisaban prácticamente los talones, seguidos a cierta distancia por Rienzi, Pairetti y Malnatti. Pero de Malnatti a Galbato, que lo seguía, hubo por lo menos un año luz de distancia. Esta separación marcó con toda claridad cuáles son los automóviles veloces, ganadores o con pretensiones de ganar, y cuáles aquéllos con aspiración de arrimar y agarrar lo que quede del reparto.

Inmediatamente después de dar la primera vuelta, Pairetti se quedó con su bomba recuperadora de aceite sin funcionar y abandonó. Poco después Bordeu lo pasó a Casá en plena polvareda y Malnatti desde el quinto puesto ganó el circuito, colocándose segundo detrás de Casá, ya que Bordeu se había detenido y trabajaba en el motor. Rienzi estaba tercero con su F-100 muy veloz, pero muy inestable, difícil de controlar durante el doblaje y en las curvas.

El Chevrolet de Bordeu había ganado la primera vuelta a 177 y fracción de promedio. El Tornado de Malnatti lo imitó, pero a 5 km/h menos, con lo que Casá tenía como principal preocupación la presencia de Bordeu, quien por su parte se detuvo en el puesto de reabastecimiento con poca voluntad de seguir, mientras Rubén Fangio lo convencía de lo contrario y Hugo Sánchez martillaba con el capot abierto.

En la tercera vuelta apareció José Manzano colocándose cuarto a menos de medio minuto de Casá. El Ford llegó a levantar 6000 rpm con viento a favor y en pavimento. El día anterior le habían colocado la batería de carburadores Weber, pero la falta de experiencia decidió a los preparadores a suprimirlos hasta la Vuelta de Tres Arroyos. Aun así, Casá mantenía el primer puesto con relativa comodidad, sin perturbarse porque Bordeu y Manzano hubieran ganado la tercera y la cuarta vueltas.

En la quinta, Malnatti volvió a colocarse segundo con dos minutos de diferencia respecto al puntero, pero allí sufrió una serie de detenciones tratando de arreglar su casquivana caja de velocidades.

Bordeu había pasado a nueve máquinas en una vuelta y media, tratando de recuperar el tiempo perdido, y ya estaba cuarto detrás de Rienzi, aunque los dos dejaron de marcar su tiempo habitual para la vuelta. Bordeu abandonó lejos del mundanal ruido. Rienzi se retrasó cambiando una goma o arreglando un caño de aceite paseandero.

Casá quedó entonces absolutamente solo en la punta, en tanto Menditeguy y Galluzzi se filtraban por un inmenso vacío que había dejado el tendal. Tanto es así que paró a reaprovisionarse una vez más de lo que le correspondía, parando en casi 4 km/h el promedio que iba sosteniendo. Menditeguy consiguió su segundo puesto arriesgando en la tierra, con la palanca de cambios rota y des-

CAMPEONATO ARGENTINO

TURISMO CARRETERA

1º	Casá, Eduardo	75	18º	Peduzzi, Ricardo	6
2º	Bordeu, Juan Manuel	63	18º	Rodríguez, Raúl O.	6
3º	Emiliozzi, Dante	30	23º	Gimeno, Hugo A.	4,5
3º	Pairetti, Carlos	30	24º	Dana, Humberto	4
5º	Menditeguy, Carlos	29	24º	Estéfano, Nasif	4
6º	Malnatti, César	27	24º	Loeffel, Carlos	4
7º	Galbato, Carmelo	21	27º	Baldrés, Rafael	3
7º	Tarducci, Mario	21	27º	Conti, Héctor	3
9º	Fachini, Pablo	13	27º	de la Torre, Matías	3
10º	Di Palma, Luis Rubén	12,5	27º	López Oribe, Domingo	3
11º	de Alzaga, Rodolfo	12	27º	Prandi, Nelson	3
11º	Polinori, Norberto	12	27º	Rodríguez, Erverto	3
13º	Viale del Carril, Atilio	9,5	33º	Ciani, Marcos	1
14º	Calamante, Mariano	9	33º	Cordonnier, Oscar	1
14º	Cupeiro, Jorge	9	33º	Fulco, Rubén	1
16º	Galluzzo, Vicente	7	33º	Mantinián, Manuel	1
16º	Rienzi, Angel T.	7	33º	Salto, Carlos L.	1
18º	Figlioli, Héctor	6	33º	Sanmartino, H.	1
18º	Luluaga, Juan F.	6	33º	Urruti, Federico	1
18º	Marincovich, Carlos	6	40º	Guile, Pablo	0,5

NOTA: Eduardo Casá sumó 84 puntos en 15 carreras; para el Campeonato Argentino se consideran los puntos obtenidos en las diez mejores carreras.

pués de cambiar una bujía y reparar el alternador.

Galluzzo llegó al parque cerrado cubierto por una máscara de tierra junto con la noticia insólita del vuelco de Viale. De Menditeguy a Galluzzo, casi 6 minutos. Polinori colocó cuarto al mejor Chevrolet, sobreponiéndose al cambio de dos ruedas: una por pinchadura y otra por desbande. Por su parte Galbato anduvo casi toda la carrera sin primera y sin directa, defendiéndose con la segunda y la tercera, aunque en los últimos tramos también esta velocidad se declaró en huelga de sincronizadores caídos y llegó acelerando entrecortadamente y en segunda. López Oribe clasificó con una vuelta menos a su hermoso GT porque en ningún momento pudo pasar de las 5000 rpm, debido a que había filtraciones de aire en el conducto de admisión. Hace rango y mida hasta Rafaela y durante el paréntesis colocará el diferencial autoblocante. Figlioli cambió dos gomas y no pasó de las 5200 rpm. D'Alessio llegó con problemas en la suspensión del tren trasero. Malnatti rodeado por la plana mayor de IKA, sin poder hacer cambios. Prohibido hacer chistes pilosos y sacar el cuchillo...

VUELTAS

PRIMERA VUELTA: 1º Bordeu, 21 m 08s 2; 2º Casá, 21m 30s 2; 3º Pairetti, 21m 32s 6; 4º Rienzi, 21m 37s 4; 5º Malnatti, 21m 47s 2. El promedio de Bordeu fue de 175,994 km/h.

SEGUNDA VUELTA: 1º Malnatti, 21m 47s 2; 2º Rienzi, 21m 57s 8; 3º Casá, 22m 01s; 4º Manzano, 22m 01s 4; 5º Galbato, 22m 43s. El promedio de Malnatti fue de 170,746 km/h.

TERCERA VUELTA: 1º Bordeu, 20 m 54s 8; 2º Manzano, 21m 19s 4; 3º Menditeguy, 21m 51s 8; 4º Malnatti, 21m 58s 8; 5º Rienzi, 22m 11s 4. El promedio de Bordeu fue de 177,877 km/h.

CUARTA VUELTA: 1º Manzano, 21m 03s 2; 2º Casá, 21m 42s 4; 3º Malnatti, 21m 52s; 4º Bordeu, 21m 55s 4; 5º Galluzzo, 24m 22s 4. El promedio de Manzano fue de 176,694 km/h.

QUINTA VUELTA: 1º Bordeu, 21m 12s 8; 2º Menditeguy, 21m 58s 4; 3º Casá, 22m 07s 2; 4º Galbato, 22 m 58s; 5º Galluzzo, 23m 12s 2. El promedio de Bordeu fue de 175,361 km/h.

SEXTA VUELTA: 1º Menditeguy, 22m 00s 2; 2º Casá, 22m 26s 4; 3º Galluzzo, 22m 44s 8; 4º Galbato, 23 m 49s; 5º Rienzi, 23m 49s 8. El promedio de Menditeguy fue de 169,065 km/h.

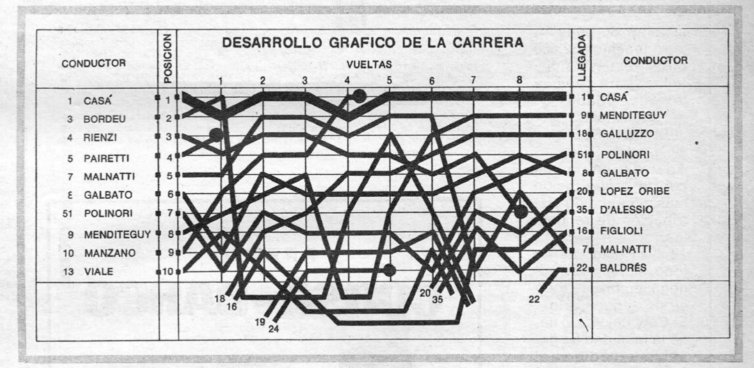
SEPTIMA VUELTA: 1º Menditeguy, 22m 48s 2; 2º Casá, 22m 54s; 3º Galluzzo, 23m 14s 4; 4º Rienzi, 24m 54s 4; 5º Galbato, 25m 05s 2. El promedio de Menditeguy fue de 163,134 km/h.

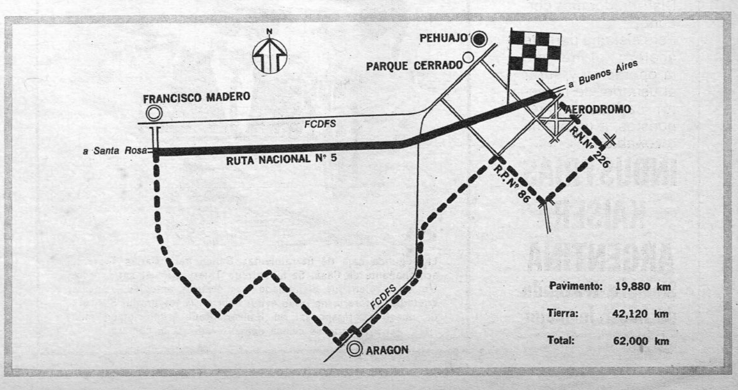
OCTAVA VUELTA: 1º Menditeguy, 23m 03s 2; 2º Casá, 23m 05s 4; 3º Malnatti, 23m 08s 8; 4º Galluzzo, 24 m 43s 6; 5º Polinori, 26m 18s 8. El promedio de Menditeguy fue de 161,364 km/h.

NOVENA VUELTA: 1º Menditeguy, 22m 46s 8; 2º Casá, 23m 37s 4; 3º Polinori, 24m 45s 8; 4º Galluzzo, 26 m 04s 4; 5º Galbato, 29m 24s 4. El promedio de Menditeguy fue de 163,301 km/h.



Malnatti arrimó al segundo puesto con relativa facilidad, mostrando que los CV del Tornado están bien alimentados. Después quedó relegado por fallas en la caja.





PEHUAJO

VIII VUELTA DE PEHUAJO

Automóvil Club de Pehuajó - 2/X/66 - 558 km

CLASIFICACION

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	1	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h21m14s2	9
2º	9	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	3h28m28s2	9
3º	18	Galluzzo, Vicente	Chevrolet F-100	3h34m21s2	9
4º	51	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	3h39m56s8	9
5º	8	Galbato, Carmelo	Ford F-100	3h41m19s2	9
6º	20	López Oribe, Domingo	Ford Falcon F-100 ...	3h17m09s2	8
7º	16	Figlioli, Héctor	Chevrolet Super	3h17m32s4	8
8º	35	D'Alessio, Felipe	Ford	3h17m39s8	8
9º	7	Malnatti, César	Chevrolet Tornado ...	3h17m44s2	8
10º	22	Baldrés, Rafael	Chevrolet Apache	3h19m46s2	8
11º	4	Rienzi, Angel Teodoro ...	Ford F-100	3h25m35s2	8
12º	33	Rodríguez Larquín, Jorge	Ford F-100	3h28m29s8	8
13º	28	Novack, Juan	Ford 59 AB	3h31m51s8	8
14º	38	Eraso, Sergio	Chevrolet Apache	3h34m30s2	8
15º	36	Bengoechea, Melquíades .	Chevrolet Super	3h36m34s	7
16º	44	Lionetti, Luis L.	Valiant III Slant Six ..	3h37m51s8	7
17º	3	Bordeu, Juan Manuel ...	Chevrolet Super	2h22m28s2	6
18º	19	Mantinián, Manuel	Chevrolet Apache	2h23m21s6	6
19º	13	Viale, Atilio	Ford Falcon 6	2h25m03s2	6
20º	40	Silvani, Mario	Ford 59 AB	2h41m37s6	6

PROMEDIO DEL GANADOR: 166,371 km/h.

NO LARGARON: 6, Mario Tarducci; 15, Nasif Estéfano; 30, Antonio Villegas; 37, Carlos Castagnola; 39, Ernesto Etchevarne; 43, José Longo; 48, Enrique Holgado.

ABANDONARON: 2, Dante Emiliozzi; 5, Carlos Pairetti; 10, José Manzano; 11, Rubén Roux; 12, Raúl Rodríguez; 14, Pablo Fachini; 17, Antonio Tempone; 21, Juan Faustino; 23, Juan Carlos Perkins; 24, Luis J. Villa; 25, Nello Marsilli; 26, Remo Gamalero; 27, Eduardo Usandizaga; 29, "Bamse"; 31, Héctor Pozzueta; 32, Ricardo Sauze; 34, Osvaldo Tosti; 41, Antonio Barragán; 42, Alberto Sarno; 45, Ulises Pourciel; 46, José Oberante; 47, Héctor Polo; 49, Alberto Irazusta; 50, Emilio Zubiat.

NOTA: El planillaje de esta competencia fue realizado con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas", especialmente de Luis García del Soto, Roberto Bó, Darío Rinaldi y Carlos Horacio Alfonzo, quienes se encargan de hacerlo durante la transmisión por Radio Libertad.

PREMIO
CORSA - BAHCO



La segunda caja de herramientas Bahco para Carlos Travers, acompañante de Casá. Se la entrega Thiery bajo el agudo control de alguien que disimulado tras oscuros anteojos y encasquetado sombrero, no pudo evitar salir en la fotografía. Se trata de nuestro corresponsal en Bolívar, Raúl Arioni, quien más generalmente se coloca del otro lado de la cámara.

EUROPA

INGLATERRA EN F.3

Prácticamente no hay domingo en Europa en el cual no se dispute una o varias competencias de Fórmula Tres, incluso ahora en países de la órbita socialista, lo que lleva de lugar en lugar a toda la peculiar organización que rodea a los monopostos de 1000 cm³. Sólo que este domingo la trascendencia que adquiría el transcurrir de las series y la final era mucho mayor pues en Brands Hatch se corría la Copa de Europa de conductores de Fórmula Tres, es decir la carrera más importante de la temporada europea, donde además de la clasificación individual, cada país se ve representado por dos corredores, determinándose finalmente el puntaje obtenido por el equipo.

Inglaterra se llevó todos los lauros con amplia comodidad ya que sus dos representantes, nuestros conocidos Cris Irwin y Piers Courage, se clasificaron primero y segundo respectivamente. Pero esa comodidad que en el puntaje acreditan los dos primeros puestos no se reflejó de ninguna manera durante la carrera, mientras las cada vez mejores Matra-Cosworth, amenazaron seriamente al Brabham de Irwin y al Lotus de Courage. Tal es así que las dos series que clasificaron a los finalistas fueron ganadas por sendos Matra. Jackie Ickx en la primera y Jean Pierre Beltoise en la segunda postergaron repectivamente a los autos ingleses, aunque el más rápido de las prácticas, el británico Peter Gethin abandonó en la salida por culpa del embrague de su Brabham.

Al comenzar la final los Matra se vieron resentidos por el pronto retraso de Ickx pero Beltoise en lo mejor de la jornada encabezó durante cuatro vueltas la competencia, trabándose luego en feroz lucha con Courage, duelo que terminó cuando el Matra se quedó en tres cilindros cosa que fue retrasando a Beltoise quien llegó, sin embargo, a clasificarse cuarto. Irwin, haciendo gala de las excelencias que le conocimos aquí, realizó una carrera sumamente regular demostrando que el sostener un ritmo adecuado sea, posiblemente, el mejor de los negocios en este tipo de competencias.

Dos competidores individuales se clasificaron en el tercer y quinto lugar. Ambos ingleses con coches también británicos. Chris Williams con Brabham y Bruce Hart con Lotus finalizaron respectivamente adelante y atrás del Matra de Beltoise. Kurt Ahrens, con el sexto puesto que le arrebató a Ickx, obtuvo para Alemania el segundo lugar en la clasificación por equipos ordenándose luego Suecia, Italia y Portugal.

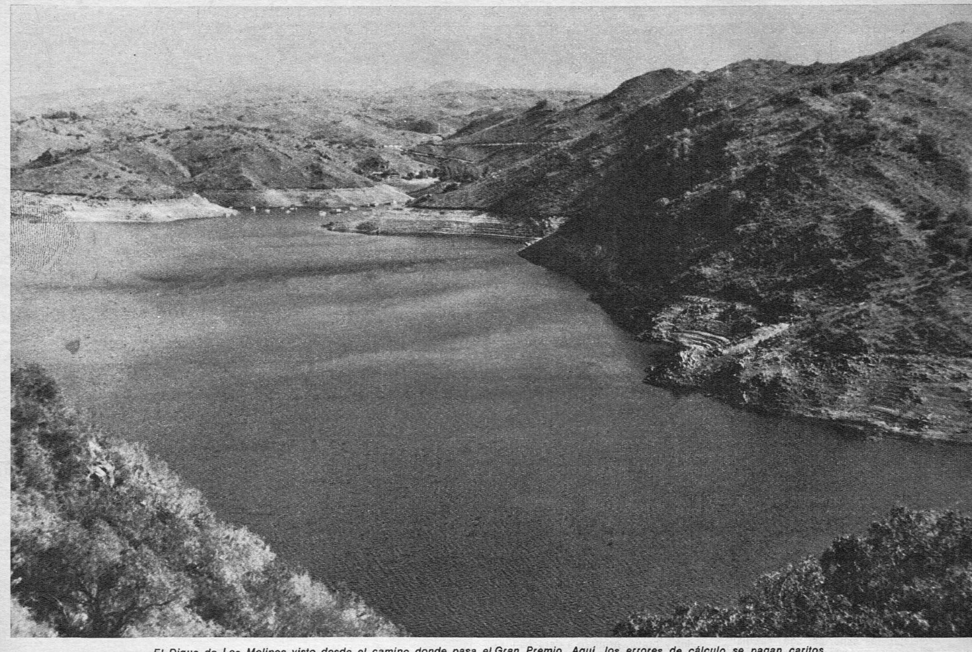
La hegemonía inglesa en hombres y máquinas continúa siempre en las pruebas de envergadura donde se reúne lo mejor en actividad, pero a los comandos del francés Matra, algunos europeos continentales dan a menudo sustos como el de Beltoise e Ickx en Brands Hatch. ¿Veremos algún Matra con, por ejemplo, Beltoise, en un cockpit de la próxima temporada argentina? Indudablemente valdría la pena.

COPA DE EUROPA F. 3

Brands Hatch - 2/X/66

1º	C. Irwin (GB)	Brabham-Cosworth
2º	P. Courage (GB) ...	Lotus-Cosworth
3º	Ch. Williams (GB) ..	Brabham-Cosworth
4º	J. P. Beltoise (Fr) ..	Matra-Cosworth
5º	B. Hart (GB)	Lotus-Cosworth
6º	K. Ahrens (Al)	Brabham-Cosworth
7º	J. Ickx (Bel)	Matra-Cosworth

GRAN PREMIO



El Dique de Los Molinos visto desde el camino donde pasa el Gran Premio. Aquí, los errores de cálculo se pagan caritos.

HOJA DE RUTA

Iniciamos con esta nota la publicación de la hoja de ruta del Gran Premio Internacional. Hoy: 1ra. y 2da. etapa

Este material fue confeccionado por nuestro equipo técnico sobre la base de informes facilitados por el señor Antonio Sergi.

Eugen Böhringer largaba el Gran Premio Internacional de Turismo con sus anteojos ahumados en la guantera de su Mercedes Benz. Eugen Böhringer llegaba a Carlos Paz con sus anteojos ahumados cabalgando alegremente en sus narices y sus orejas. No se los colocaba en un lugar cualquiera de la ruta. Böhringer es un mesonero gordito y sonriente, pero no por eso menos meticuloso y organizado: antes de salir, ya sabía exactamente en qué lugar debía pedirle los anteojos a su naveganta, después de calcular su ritmo de marcha y la hora de salida del sol.

Tanto, es una exageración. Pero el que salga desprevenido a la primera etapa tendrá serias dificultades para armar la estructura de su carrera de Carlos Paz en adelante. El hecho de correrse mitad de día y mitad de noche, se presta muy bien para que puedan alterarse con cierta facilidad los planes establecidos de antemano. Primero, porque prácticamente nadie tiene el mismo ritmo para andar con luz natural que con luz artificial. Es muy difícil encontrar un piloto que maneje indistintamente IGUAL en una condición que en otra. Segundo, porque la noche es una amiga ideal de los que viajan demasiado concentrados y pasan de largo por su auxilio. Tercero y fin, porque de noche la sensación de velocidad es absolutamente otra y entonces se puede alterar con mucha facilidad el tren previsto.

En principio, y aparte de la hoja de ruta, conviene grabarse con mucha atención cuáles son las curvas peligrosas de la parte llana. Es decir: La difurcación de San Antonio de Areco, donde la ruta se estrangula, la de entrada a Arrecifes y las que le siguen en la ciudad, los zig-zag que continúan a la entrada y salida →

de cada pueblo hasta Fontezuela y muy especialmente la segunda de Todd, la curva de esquina en el cruce de Pergamino, la "ese" de Hughes, el peligroso paso a nivel de Venado Tuerto, la curva de 90° a derecha, puente y curva de 90° otra vez, pero a izquierda antes de La Carlota, la entrada y salida de Reducción, y por fin las curvas y paso a nivel aledaños a Río IV. Después sigue el ripio, el camino angosto y la cornisa veloz. Allí la hoja de ruta es quizá menos importante que en el llano, ya que la menor velocidad de las máquinas y la dificultad para estimar los accidentes a través de un papelito, parecerían sugerir la conveniencia de recorrer la ruta con ojo crítico y dosificar sobre la marcha los impulsos.

Cerca de Berrotarán empieza el ripio. Allí, lo mismo que en la Falda del Carmen, casi llegando a Carlos Paz, se rompen muchos parabrisas corsa sobre todo cuando dos autos entran más menos juntos. La solución más práctica es el plexiglass o el parabrisas "triple", aunque en el primer caso la tierra tiene la hermosa virtud de dificultar mucho la visual.

Con los faros adicionales mucha gente tiene problemas de alimentación, y parece que en ese sentido lo más práctico es mantener el sistema eléctrico común para abastecer a los focos normales y llevar una batería aparte para nutrir a los elementos de refuerzo.

Auxilios: después de calcular el consumo saliendo con tanque lleno de Pilar, el equipo más importante quedará siempre entre las cercanías de La Carlota y Río IV, de manera que pueda "barrer" la ruta una vez que la Policía habilite el paso, y poder así apoyar a su automóvil.

Las indicaciones finales, según aconsejan los expertos, son: circular en lo posible por la derecha para no obstaculizar el paso de los más veloces, tapar parcialmente la luneta trasera para que el piloto no se encandile y no tratar de ganar el Gran Premio en una sola curva.

HOJA DE RUTA
1ra. etapa

Largada. ACA Pilar.
A 600 metros, curva izquierda.
En seguida curva derecha, cerrada, casi ciega, banquina mala.
Inmediatamente zigzag, primero a la izquierda.
Km 66-67, puente en curva veloz, sin banquinas.
Km. 71,5. Curva derecha. Cartel Cinzano al frente.
Km 74. Curva izquierda.
Km 75. Bifurcación. Tomar a derecha. Cartel indicador.
Km 76. Curva derecha. A 500 metros curva izquierda.
Km 78. Curva derecha. Estación YPF.
Km 81. Al ver cartel Good-year, curva derecha, amplia.
Km 86,5. Curva derecha.
Km 90. Curva izquierda.
Km 97. Entrada a Solís. Curva derecha amplia y puente sin banquinas. Dentro de la curva amplia hay nafta y taller mecánico.
Km 99. Curva izquierda.
Km 105. Curva izquierda amplia.
Km 108. Cartel Fernet Branca. Curva derecha.
Km 110. Bifurcación. A la derecha. Ojo, cordones altos a la entrada de San Antonio de Areco. A la salida del pueblo, curva derecha y puente.
Km 114. Curva izquierda.
Km 125,5. Curva izquierda. Arboles sobre la derecha.
Km 143. Cruce de puente y curva derecha. A 500 metros curva izquierda.
Km 163. Curva derecha.
Km 166. Curva derecha amplia. Después, puente. A la salida, curva izquierda.
Km 171. ACA, taller y nafta.
Km 175. Entrada a Arrecifes. Al frente, cartel. Curva izquierda cerrada.
Enseguida, curva derecha.
A la salida de Arrecifes, curva derecha.
Km 181. Al frente, cartel Pajarito.
Zig-zag violento. Primero a derecha. Esta es la entrada al pueblo de Todd.
Sigue recta, al fondo se ve casa amarilla. Ojo. Zig-zag muy peligroso. Primero a izquierda. Atención.
Km 189. Entrada a La Viña. Zig-zag peligroso. Levantar. Primero a derecha.
Km 191. Zig-zag, primero a izquierda. Banquinas malas.
Km 197. Entrada a Maguirre. Zig-zag, primero a derecha.
Después de recta, zig-zag, primero a izquierda. Banquinas muy malas.
Km 201. Villa Da Fonte. Curva izquierda amplia.
Km 206. Al frente, cartel Fernet Branca. Zig-zag, primero a derecha. Banquinas malas. A 300 metros curva izquierda amplia y enseguida curva derecha, también amplia.
Km 214. Curva izquierda y puente sin banquina. Al bajar, zig-zag, veloz y bravo, primero a derecha.
Km 223. Levantar. Entrada a Pergamino. Curva de esquina a izquierda. En seguida, bifurcación, a la derecha. En seguida, paso a nivel.
Km 226. Curva amplia a derecha.
Km 227. Cartel Chevrolet. Curva izquierda, bastante brava.
Km 229. Al ver elevador de granos viene curva derecha. En seguida, paso a nivel desparejo.
Km 233,5. Al ver cartel Rosembusch, curva izquierda. Ojo, banquina mala.
Km 236,5. Curva derecha, bastante cerrada. Sigue recta muy larga en subida.
Km 269. Curva derecha, bastante cerrada. Ojo, banquina mala.
Km 271,5. Curva izquierda.
Km 273,5. Estación Shell sobre izquierda y luego curva derecha, bastante cerrada.
Km 276. Entrada a Colón.
Km 282,5. Curva a izquierda. Ojo.
Km 285,5. Después de ACA, curva derecha bastante cerrada. Atención.
Km 291. Dos curvas derecha, suaves.
Km 294. En bifurcación tomar a izquierda. En seguida, curva izquierda muy cerrada.
Km 296. Cartel Firestone. Curva derecha.
Km 302. Al ver cartel amarillo Chevrolet, curva a derecha. Después de recta se cruza paso a nivel y en seguida, la "ese" de Hughes. muy cerrada. Muy peligrosa, primero a la izqueirda, después a la derecha. Al entrar al zig-zag hay vía de escape.



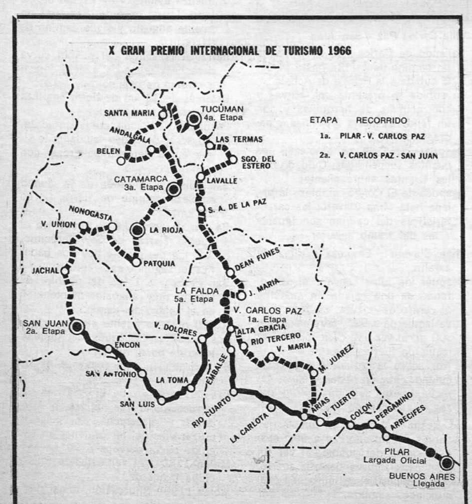
Km 319. Curva derecha cerrada y curva izquierda cerrada. A 500 metros zig-zag peligroso, primero a izquierda.
Km 324. Paso a nivel.
Km 333. Curva derecha.
Km 360. Al ver cartel Valiant, curva derecha bastante cerrada. Banquina muy angosta.
Km 366. Taller mecánico y gomería. Entrada a Venado Tuerto. Se cruzan dos pasajes de ferrocarril en fuerte desnivel. Mucha atención. Ojo.
Km 373. Salida de Venado Tuerto, curva izquierda bastante cerrada.
Km 399,5. Curva derecha.
Km 402. Curva izquierda. Al frente, cartel Mercedes Benz.
Km 410. Arias. Nafta y taller. Ojo, en esta zona suele haber animales sueltos.
Km 414. Curva derecha.
Km 419. Curva izquierda.
Km 431. A. Ledesma. Curva derecha. Sigue Estación YPF, luego curva izquierda.
Km. 435. Curva derecha e inmediatamente curva izquierda. Cerradas.
Km 455. Entrada a Canals. ACA.
Km 459. Zig-zag amplio.
Km 481. Curva derecha, muy cerrada. Se entra a un puente en desnivel. Ojo. Levantar. En esta zona paran muchos a reabastecer.
Km 482. Curva izquierda muy cerrada. Ojo. Levantar.
Km 491. Curva izquierda.
Km 496. Curva derecha. Al frente, cartel Doble V.
Km 499. Entrada a La Carlota. Estaciones ESSO y SHELL. Cruce ferrocarril en desnivel.
Km 510. Curva derecha, cerrada.
Km 514. Curva izquierda, cerrada. Molino sobre la derecha.
Km 523,5. Curva derecha, bastante cerrada, banquina angosta.
Km 531. Curva izquierda, bastante cerrada. Estación ESSO.
Km 533. Curva izquierda.
Km 534. Curva derecha.
Km 539,5. Después de una subida, curva derecha.
Km. 544. Curva izquierda.
Km 547. Curva derecha. Al frente cartel ESSO. Ojo, banquina mala.
Km. 551,5. Curva derecha, banquina interior mala.
Km 556. Curva izquierda muy cerrada. Ojo banquina interior.
Km 558. Curva derecha cerrada. Cartel Chevrolet.
Km 558,5. Al ver cartel FATE, curva izquierda cerrada. Ojo.
Km 560. A la salida de Reducción, curva derecha y curva izquierda, cerradas. Estación ESSO. Ojo.
Km 562. Curva izquierda.
Km 565. Después de subida se pasa



Dique de los Molinos: Febo asoma y ya sus rayos iluminan de frente a los competidores. Este es otro de los inconvenientes que no se marcan en las hojas de ruta.



Pampa de Achala. Aquí se decide la segunda etapa. La sierra cordobesa es atractiva para manejar, pero a veces ofrece peligros imprevistos.



puente y en seguida curva derecha.

Km 579. Curva derecha, cerrada. Al frente cartel 3 Plumas.

Km 581,5. Curva izquierda.

Km 587. Curva derecha. A 500 metros otra curva derecha amplia.

Km 588. Después de bajada, curva izquierda y en seguida una subida.

Km 596,5. Estación YPF. Curva derecha.

Km 598,5. Curva izquierda. Atención banquina mala.

Km 598,5. Curva izquierda. Atención banquina mala.

Km 603. Curva izquierda muy mala. Al frente cartel amarillo y verde. Horquilla. Ojo.

Km 605. Curva derecha muy cerrada y muy peligrosa. En seguida se cruza ferrocarril y se entra en Río Cuarto. A la salida de Río Cuarto, curva derecha cerrada y curva izquierda, también cerrada. Cuidado. Camino poceado y angosto. Al terminar arboleda se toma ruta Nº 36. A un kilómetro de haberla empalmado, zig-zag, primero a la izquierda, después a derecha, muy peligroso. Cuidado. Muchas piedras. Banquinas malas.

Km 616,5. Curva derecha peligrosa. Al frente, cartel negro. Se cruza ferrocarril y en seguida curva izquierda muy cerrada. Al frente, cartel Chevrolet.

Km 619. Cartel Espinillo. Zig-zag, primero izquierda, después derecha. Ojo. Peligroso. Levantar.

Km 625. Camino ancho hasta el 627.

Km 628. Atención, posible desvío a la derecha.

Km 629. Después de larga recta, Badén muy fuerte. Cuidado. La marcación está demasiado cerca del badén.

Km 631. Puente angosto. Mantenerse sobre la parte media del camino.

Km 633. Badén fuerte. No tomar a más de 140.

Km 635. Curva derecha, brava. Después de puente, camino angosto.

Km 637. Baigorria. Al ver cartel Coca-Cola, curva derecha y curva izquierda muy bravas. Ojo, casi no hay banquinas.

Km 638. Curva izquierda y curva derecha bravas. En seguida badén peligroso. Ojo.

Km 648,5. Gigena. A la entrada, curva derecha y curva izquierda, muy bravas. Se pueden usar banquinas. Estaciones YPF y SHELL. Taller mecánico.

Km 650. Salida de Gigena. Curva izquierda y curva derecha. Cuidado banquina mala.

Km 651,5. Cruce guardaganado. Banquina en depresión. Al divisar cruce ferrocarril, cuidado.

Km 655. Cruce de puente. Cautela.

Km 658,5. Badén agudo. No marcado.

→

Km 660,5. A 800 metros entre uno y otro hay tres badenes. Cuidado con el primero.
Km 670. Santa Elena.
Km 671. Curva izquierda. Se puede cortar por banquina. Cruce ferrocarril y curva derecha peligrosa. Ojo, zona de animales sueltos.
Km 683. Berrotarán. Entrada al pueblo en zig-zag, primero a izquierda, después a derecha. Ruta angosta. A los 800 metros de la salida de Berrotarán, se inicia el camino de tierra. Cuidado, pozos. Camino en construcción. Un kilómetro después hay lomo de burro pronunciado.
Km 691. Curva derecha.
Km 692,5. Curva izquierda.
Km 694,5. Curva izquierda. Mucho ripio. El camino puede estar poceado y serruchado.
Km 695. Curva derecha, cerrada. Empieza camino sinuoso.
Km 702. Curva derecha y curva izquierda, cerradas.
Km 702,5. Puente angosto.
Km 704. Curva derecha, cerrada. Algo más de 200 metros adelante, curva izquierda cerrada.
Km 705. Tramo de asfalto.
Km 707. Curva derecha cerrada.
Km 709. Curva izquierda.
Km 711. Curva derecha.
Km 712. Santa Isabela.
Km 715. Curva izquierda cerrada.
Km 716. Se cruza río y se inicia subida. Al final de subida, curva izquierda cerrada y curva derecha peligrosa. Sigue camino sinuoso.
Entrada puente embalse, curva izquierda peligrosa. Salida puente embalse, curva derecha. En seguida otra curva izquierda muy peligrosa.
Km 719. Segundo puente. Entrada a izquierda. Salida a derecha. Cuidado. Las dos curvas son peligrosas.
Continúa camino sinuoso. Hay una serie de bajadas y lomos de burro. Cuidado, el tercer lomo es muy peligroso.
Entrando en un cajón, curva izquierda, sigue pequeño zig-zag y en seguida curva izquierda cerrada. Se cruza un puente y en seguida, curva izquierda cerrada. Siguen varias curvas, todas cerradas.
Villa del Dique. Viendo al frente Estación ACA, cuidado. 50 metros antes, lomo de burro fuerte. Después de ACA, curva izquierda cerrada.
Km 723. Bifurcación, tomar a la derecha.
Km 730. Se entra en un cajón en las sierras.
Km 731. Curva derecha.
Km 734,5. Tres curvas: derecha, izquierda, derecha.
Santa Rosa. Entrada, curva derecha cerrada. Al frente, carteles Firestone, Esso e YPF.
Km 749. Estación YPF.
Km 758. Teléfono. Zig-zag, curva izquierda, cuidado.
Km 763. Pequeña bajada. Cajón cruce, puente, y en seguida, curva izquierda y curva derecha, muy cerrada.
Villa Los Molinos. A 400 metros del cartel que indica el pueblo, curva derecha muy peligrosa y curva izquierda también muy peligrosa. Mucho cuidado. Sigue camino cornisa con muchos zig-zag.
Km 767. Se acentúa sinuosidad de camino.
Km 767,5. Curva derecha muy peligrosa.
Al pasar un grupo de casas con cartel Coca Cola al frente, 500 metros después, curva derecha muy peligrosa. Sigue hilera de cipreses. Ojo, en seguida, murallón Dique Los Molinos. Levantar mucho. A entrada y salida de murallón, curvas a izquierda muy cerradas. Ojo. Sigue camino sinuoso, cornisa.
Km 779. Curva derecha. Cruce puente angosto y curva izquierda.
Km 784,5. Cuesta del Aguila. Taller YPF. Curva derecha cerrada y curva izquierda también cerrada. Sigue el camino sinuoso.
Cruce río Anisacate. Curva izquierda cerrada y curva derecha cerrada, banquinas malas.
Km 793. 500 metros después, al ver iglesia al frente, curva izquierda, cartel Citröen.
Km 797. Curva izquierda cerrada.
Km 798. Zig-zag peligroso.

Alta Gracia - Entrada con curva izquierda cerrada a 90° (cartel Esso), se toma por una avenida con cantero central. Pasando el ACA se cruza las vías del ferrocarril en desnivel, se dobla luego a la **derecha** cuatro cuadras, luego se dobla a la **izquierda** hasta donde topa la calle, luego se vuelve a girar hacia la **derecha**. El camino asfaltado termina 8 km después de Alta Gracia. 600 metros después de empalmar el camino de tierra, hay una bifurcación: tomar a la derecha. Se cruza un puente angosto y se sigue por un camino con banquinas, muy peligroso. Hasta la terminación de la tierra el camino se presenta muy poceado. Ojo, hay animales sueltos en todo el camino sinuoso" (casi llegando a Cartierra en total, con muchas piedras sueltas, y luego se toma la ruta 20 a la izquierda.

Viendo la indicación de "fin de camino snuoso" (cas llegando a Carlos Paz), sobre el Hotel "Castell", curva izquierda a 90°, peligrosa. Cuidado: banquina poceada.

SEGUNDA ETAPA

La neutralización de media hora en San Luis es uno de los puntos más importantes de la segunda etapa. Allí convergirán los auxilios para realizar las reparaciones gruesas durante el cruce de la ciudad y de paso para "barrer" nuevamente la ruta hasta San Juan, ya que en ese trecha se desarrollan velocidades muy altas y los peligros de roturas graves son mucho más inminentes que en la montaña. Con todo, considerando que para llegar a San Luis hay que cruzar de movida no más la Pampa de Achala, es probable que cada automóvil necesite reaprovisionarse antes de llegar a la neutralización.

En este segundo tramo, la inspiración del piloto es mucho más trascendente que en el primero. Manejar en la montaña es una cosa que "sale de adentro" y difícilmente se pueda pontificar en ese sentido. Después de andar por la sierra el lote de automóviles se desmenuza, y por primera vez en el Gran Premio se puede llegar a andar realmente solo. Atención a los guarda-ganado, a los badenes y a los imprevistos lomos de burro; son las tres recomendaciones bases para recorrer la llanura que prosigue a las Sierras Grandes de Córdoba.

HOJA DE RUTA
2da. etapa

Villa Carlos Paz - San Juan

Saliendo de Carlos Paz se empalma un camino de asfalto hasta iniciar la subida a la Pampa de Achala.
La subida se presenta con curvas y contracurvas de horquillas y con un fondo de tierra movediza y pedregullo.
Después de Copina empiezan los puentes suspendidos. Cuidado con los tirantes sobresalientes.
Después de El Cóndor empieza la bajada hata Mina Clavero; las características del camino son iguales a las del tramo anterior.

Mina Clavero - Empieza camino de asfalto.
Después de Mina Clavero al ver al fondo de una bajada un monolito al centro de la ruta, cuidado: curva izquierda a 90°, muy peligrosa.
A 500 m, al ver una casa roja, curva izquierda fuerte.
Al ver sobre la izquierda una casa, cuidado: hay un badén y curva derecha fuerte, seguida por un zig-zag. Sigue camino sinuoso.

Las Rosas - Al cruzar el pueblo hay curvas y contracurvas a 90° casi a la salida del pueblo, al ver un gran cartel, curva derecha fuerte.
500 m después del cartel, badén pronunciado, seguido a 100 m por curva derecha fuerte.
400 m después de badén, al ver casa color celeste, curva izquierda y curva derecha, peligrosas.
Al ver cartel de bebidas, hay una bifurcación, cuya indicación está sobre la bifurcación misma; doblar con curva a 90° sobre la izquierda.
Al ver sobre la izquierda antenas de Villa Dolores, cuidado: badén.

Villa Dolores - A la entrada del pueblo tomar hacia la izquierda la ruta de tierra por San Luis.
98 km de Villa Dolores, nafta sobre la derecha.
138 km después de Villa Dolores, doblar a la derecha en el camino a La Toma.

La Toma - Está a 8 km del desvío, hay nafta y taller mecánico; se cruzan vías del ferrocarril y en seguida hay curva derecha y curva izquierda.
2 km después de La Toma se encuentran dos desvíos. Tomar la bifurcación marcada por el ACA. Curva izquierda muy peligrosa.
Sigue el camino en zig-zag con lomos de burro y curvas cerradas.

La Totora (18 km de La Toma) - Comienza asfalto. Hay 21 km de asfalto. Luego cuidado. Se cruza un puente angosto y sigue camino de tierra.

Petra. A la salida del pueblo curva derecha y cruce de puente angosto, tramo de camino muy malo.
Después de 33 km de tierra empieza nuevamente el asfalto.
Pasado el río Volcán, curva izquierda.
Al ver señal de badén, cuidado: lo sigue curva derecha peligrosa, con camino poceado.

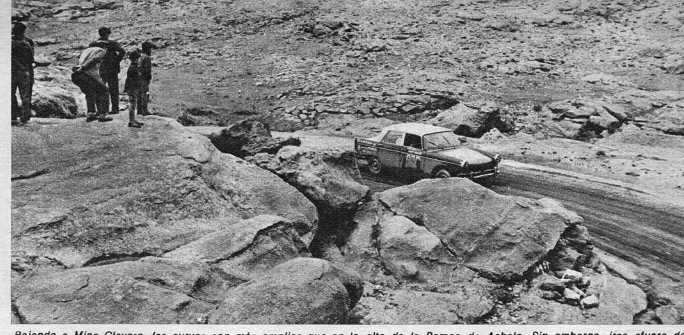
San Luis - A la salida de la ciudad empieza camino de tierra (largo 59 km).
24 km de San Luis se encuentra el pueblo Tierras de San Jerónimo. A 1 km del pueblo hay dos badenes, el segundo es peligroso.

San Pedro - A 1 km del pueblo hay puente muy angosto; mantenerse en el centro del camino.
A 800 m, otro puente similar.

Los Araditos - Después del pueblo, lomo de burro fuerte.
59 km de San Luis comienza el asfalto.

Las Casuarinas - Se cruzan vías de ferrocarril; al ver indicación ACA doblar a la derecha. Se vuelve a cruzar vías del ferrocarril y en seguida curva derecha a 90°.

Mojón 1180 - Al ver estación Shell, curva izquierda.
Mojón 1199 - Bifurcación, tomar desvío izquierdo.
San Juan.


Bajando a Mina Clavero, las curvas son más amplias que en lo alto de la Pampa de Achala. Sin embargo, irse afuera del camino significa casi invariableemnte romper cárter, trasmisión o diferencial.



ESTADOS UNIDOS

Los Fórmula Uno de tres litros van llegando al final de su primera temporada. El domingo se ha sumado otro ganador, el Lotus-BRM H 16 quiebra los temores de quienes no creyeron en la complejidad de un motor de 16 cilindros. En México será la próxima oportunidad, y la última.



LA VUELTA DE JIM CLARK

Desde el 13 de febrero del presente año los cables dejaron de nombrar a Jim Clark como ganador de una carrera internacional. Había sido el Grand Prix de Warwick Farm, en Australia, que le reportaría el tercer puesto en el Campeonato de Tasmania. Esta temporada había sido poco propicia para Jim Clark, el hombre que bajo la anterior Fórmula Uno estuvo a punto de ganar cuatro campeonatos mundiales consecutivos (ganó dos, en 1963 y 1965, mientras que en 1962 abandonó ocho vueltas antes de finalizar el Grand Prix de Africa del Sur y en 1964 iba ganando el Grand Prix de México cuando faltando dos vueltas su auto comenzó a perder revoluciones). Anteayer supo muy bien conservar su automóvil y lograr un resonante triunfo, el primero para el novísimo motor BRM de 16 cilindros en H.

Todo no había comenzado muy bien para Jimmy: el sábado en las pruebas de clasificación estableció 194,3 km/h, pero el motor no resistió tal esfuerzo y se encontraron muchos desperfectos, lo que impulsó a Colin Chapman a pedirle otro motor a la BRM, el único motor que esa firma había llevado como repuesto.

Los tres puestos subsiguientes fueron ocupados por tres Cooper-Maserati, como para dar un aliento a los "tifosi" italianos luego de la poca suerte que tuvo su vecino Ferrari. La firma del "cavallino rampante" al no figurar en la clasificación, ha perdido su oportunidad de ganar la Copa de Constructores que este año pertenecerá a la Brabham-Repco. De esta manera el triunfo australiano en Fórmula Uno ha sido total en 1966.

La buena actuación de los Cooper-Maserati en esta competencia quizás pueda influir en demorar la separación de estas dos firmas después del Grand Prix de México. Lo que sucede es que el ingeniero Alfieri (de la firma Maserati) quiere ganar carreras y el Cooper-Maserati no las gana. Por ello Maserati presentaría el año próximo un nuevo automóvil enteramente Maserati. Mientras que Cooper aún no ha decidido su destino en cuanto a motores para el año 67.

Mientras caían gotas de lluvia sobre los ochenta mil espectadores que habían concurrido a Watkins Glen, la competencia se largó con Bandini en la delantera y la algarabía en los boxes de Ferrari. Los diecinueve automóviles que largaron cubrieron las primeras diez vueltas con la Ferrari del italiano en primer puesto. En la décima vuelta Brabham comenzó a apurar el tren de marcha, consiguiendo desplazar a Bandini, pero diez vueltas con frecuentes paradas en los recuperar la primera posición. Algunas vueltas después el motor del Ferrari comenzó a fallar obligando el abandono de Bandini. Brabham tomó la punta seguido de Clark, Stewart y Graham Hill, los tres con motores BRM H16.

John Surtees era cuarto al principio, pero se detuvo en su puesto cuando en la décimoséptima vuelta tuvo un choque con otro automóvil, lo que le hizo perder dos vueltas con relación al puntero. Quedó décimotercero, lo que lo obligó a brindar una de als mejores actuaciones del día. Estableció el récord de vuelta y se clasificó tercero a una vuelta del primero.

Clark asumió la delantera poco antes de la mitad del recorrido, al abandonar Brabham por problemas en el sistema eléctrico de su Repco. Le sucedió Stewart en la lista de abandonos, cuando su motor estalló. Luego vinieron los abandonos de Bondurant y Gurney con los Eagle.

Los dos Hondas japoneses no pudieron terminar la carrera. Richie Ginther, que realizó ochenta y una vueltas con rfecuentes paradas en los boxes, se clasificó octavo, mientras que Ronnie Bucknum abandonó, luego de haber cubierto cincuenta y nueve vueltas, lo que le postergó al décimo lugar. El único competidor mexicano, Pedro Rodríguez, abandonó en la undécima vuelta, al surgir dificultades en su Lotus-Climax V8.

México será la última competencia del año para los Fórmula Uno. Los campeonatos ya están en manos de Brabham. Ferrari anuncia que no irá, pues prepara sus automóviles para las Veinticuatro Horas de Daytona Beach, a disputarse en febrero próximo. Claro que las informaciones que salen de boca del Commendatore Enzo son siempre dudosas. Primero, porque había anunciado que no podría competir contra Ford y ahora resulta que ya está preparando sus armas para el año próximo, mientras que lo más lógico sería prepararse para los Mil Kilómetros de París a disputarse el domingo 16 del presente mes, donde, de triunfar un Ferrari, obtendría para la casa de Maranello el trofeo para Prototipos.

HISTORIAL DEL GRAND PRIX DE LOS ESTADOS UNIDOS

Año	Corredor	Marca	Promedio	Lugar
COPA W. K. VANDERBILT				
1904	G. Heath	Panhard	83,98	Long Island
1905	V. Hémery	Darracq	98,93	Long Island
1906	L. Wagner	Darracq	98,84	Long Island
1908	G. Robertson	Locomobile	103,58	Long Island
1909	H. F. Grant	ALCO	100,99	Long Island
1910	H. F. Grant	ALCO	104,90	Long Island
1911	R. Mulford	Lozier	119,17	Savannah
1912	R. de Palma	Mercedes	110,98	Milwaukee
1914	R. de Palma	Mercedes	121,47	Santa Mónica
1915	D. Resta	Peugeot	106,83	San Francisco
1916	D. Resta	Peugeot	139,95	Santa Mónica
COPA G. VANDERBILT				
1936	T. Nuvolari	Alfa Romeo	106,17	Roosevelt
1937	B. Rosemeyer	Auto Union	132,83	Roosevelt
GRAND PRIX DE LOS ESTADOS UNIDOS				
1959	B. Mc Laren	Cooper	159,05	Sebring
1960	S. Moss	Lotus	159,32	Riverside
1961	I. Ireland	Lotus	166,03	Watkins Glen
1962	J. Clark	Lotus	174,80	Watkins Glen
1963	G. Hill	BRM	176,88	Watkins Glen
1964	G. Hill	BRM	177,76	Watkins Glen
1965	G. Hill	BRM	172,77	Watkins Glen

VIII GRAND PRIX DE LOS ESTADOS UNIDOS
Watkins Clen - 2/X/66 - 366 km

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	País	Marca	Vtas.
1º	Clark, Jim	G. Bretaña	Lotus-BRM H 16	108
2º	Rindt, Jochen	Austria	Cooper-Maserati V12	108
3º	Surtees, John	G. Bretaña	Cooper-Maserati V12	107
4º	Siffert, Joseph	Suiza	Cooper-Maserati V12	
5º	McLaren, Bruce	N. Zelandia	McLaren-Ford V8	

PROMEDIO DEL GANADOR: 178,8 km/h.
RECORD DE VUELTA: John Surtees en 1m09s5 a un promedio de 190,166 km/h.

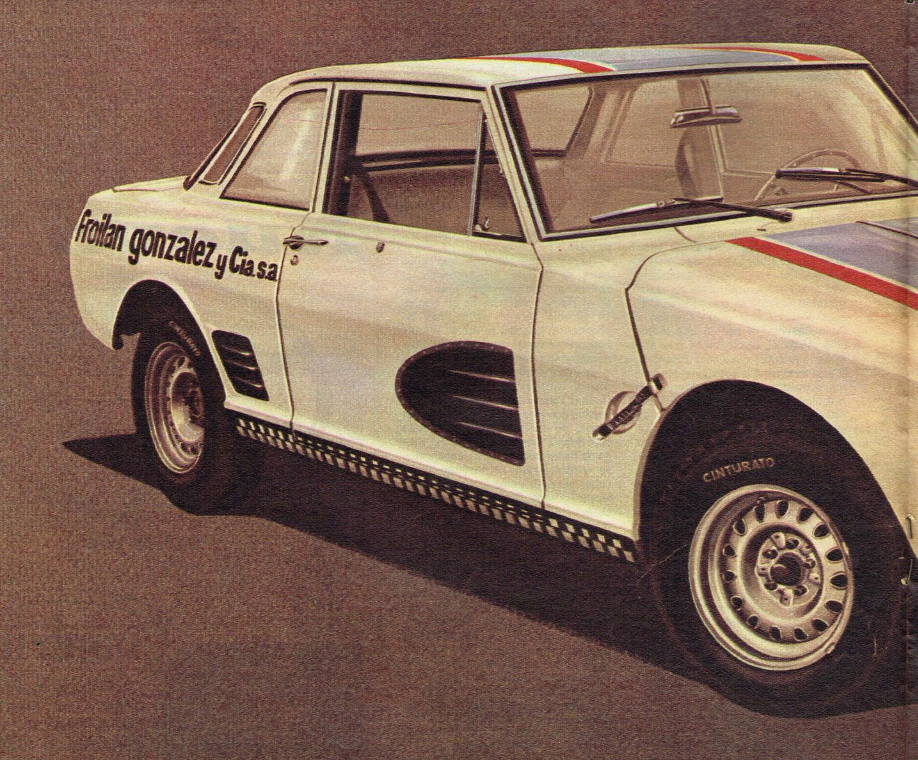
CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	Brabham, Jack (Atl)	39
2º	Rindt, Jochen (Aus)	22
3º	Surtees, John (GB)	19
4º	Hill, Graham (GB)	17
5º	Clark, Jim (GB)	16
6º	Hulme, Denis (NZ)	14
6º	Stewart, Jackie (GB)	14
8º	Bandini, Lorenzo (I)	12
8º	Parkes, Mike (GB)	12
10º	Scarfiotti, Ludovico (I)	9
11º	Spence, Mike (GB)	4
12º	Bondurant, Robert (EU)	3
12º	Mc Laren, Bruce (NZ)	3
12º	Siffert, Joseph (Sz)	3
15º	Ginther, Richie (EU)	2
15º	Gurney, Dan (EU)	2
17º	Anderson, Bob (GB)	1
17º	Taylor, John (GB)	1

COPA DE CONSTRUCTORES

1º	Brabham-Repco	40
2º	Ferrari	31
3º	Cooper-Maserati	24
4º	BRM	22
5º	Lotus-BRM	16
6º	Lotus-Climax	4
7º	Eagle-Climax	3
8º	Mc Laren-Ford	2
9º	Brabham-Climax	1
9º	Brabham-BRM	1
9º	Mc Laren-Serenissima	1

CHEVY II





TODAVIA NO ESTA VIEJO

El auto que significó el mayor aporte a la evolución de nuestro TC, no se ha derrumbado por los recientes fracasos, y lo que es más: seguirá corriendo todos los domingos

por HORACIO SPERATTI y ENRIQUE CARMONA
dibujos de RUBENS COUSO

Jorge Cupeiro fue subcampeón argentino de 1965 con el Chevrolet Chevy II. El mismo automóvil, sensiblemente mejorado en su apariencia exterior y en su rendimiento, sólo obtuvo 9 puntos en lo que va del año, en su único triunfo rutero, en la carrera de General Pico. Una plaga de reiterados abandonos parece perseguir al automóvil que preparan Aldo y Rinaldo Bellavigna, abandonos que se producen, en la gran mayoría de los casos, cuando Cuperio va ganando la carrera después de demostrar, también reiteradamente, que el Chevy es el automóvil más veloz del TC.

Cuando José Froilán González decidió lanzarse de lleno a la aventura del TC con un automóvil de construcción reciente, de estructura monocasco, estaba haciendo a la categoría uno de los aportes más trascendentales en toda su historia.

A fines de 1963 González importó un Chevrolet modelo Chevy II 1963, similar al modelo que se produce en la Argentina, pero con carrocería de dos puertas. Cupeiro corrió con él la primera competencia en el Autódromo en abril de 1964. En esa época el TC vivía lo más profundo de su crisis determinada ante todo por el estancamiento técnico, luego por la falta de pilotos jóvenes, en general por la falta total de una mentalidad renovadora. En medio de ese panorama, el Chevy II despertó encendidas polémicas y lastimó muchos hígados. Metido como una cuña en el reinado de los Emiliozzi, polarizó el viejo enfrentamiento Ford-Chevrolet.

Pero el Chevy II impulsado por un motor nacional de siete bancadas se rompía una y otra vez, dando razón a sus detractores, pero también manteniendo caliente la lumbre de los espíritus renovadores. Cuando en 1965 el Chevy comenzó a repetir triunfos, la lumbre se convirtió en hoguera y el TC se lanzó al camino de la evolución: ilustrada en 1966 por el uso de nuevas cajas, nuevos motores, diferenciales autoblocantes, nuevos amortiguadores, ruedas anchas, cubiertas especiales, carrocerías bajas y envolventes. Es válido preguntarse

si las recientes reformas reglamentarias de la categoría no entraron esencialmente por el camino abierto por el Chevy.

1966: DEL EXITO AL FRACASO

Este año amaneció para el Chevy con importantes reformas de carrocería y una serie de mejoras técnicas. El 13 de marzo hizo su presentación pública en el Autódromo de Buenos Aires, luciendo la nueva vestimenta. Si bien desclasificado por cuestiones institucionales, el hecho mecánico es que ganó. En Necochea falló una bomba de nafta y el cambio de bomba lo relegó al 12º puesto. Luego se colocaron dos bombas cuyo funcionamiento individual se controla desde el tablero. El triunfo de General Pico pareció afirmar el dominio del automóvil celeste y blanco. En Carlos Paz el camino en muy mal estado determinó la ruptura de un soporte delantero de motor que es a la vez soporte de la parrilla superior de suspensión. Luego de esta carrera en la que llegó décimo los soportes fueron reforzados mediante riendas que descargan sobre las torretas de suspensión. En Venado Tuerto comenzó la racha de abandonos con problemas en el motor. En Salto se cortó un palier, debido a material fatigado. En Bahía Blanca se cortaron los dos paliers; a falta de los originales Chevrolet que nunca habían causado problemas dentro de un término lógico de vida útil, se colocaron unos alemanes que no aguantaron. En Hughes terminó 14º, retrasado por desbande de cubiertas, causado a su vez por rotura de la suspensión delantera. Este problema que persiguió al Chevy en varias carreras era debido a que el registro de comba del trapecio articulado se movía, despatarrándose la suspensión; el registro fue reformado y no se repitieron problemas en esta área, que es algo crítica en cuanto a la vida útil de sus componentes se refiere. En Arrecifes se sopló la junta de tapa. En el Autódromo, el 9 de julio, se engranó un rulemán de punta de eje, rompiéndose la suspensión. En la primera vuelta de la Vuelta de Rojas se pincharon simultáneamente las dos cubiertas traseras, de medida 210x15. Por falta de stock se habían colocado 185x15 adelante y las dos ruedas de auxilio que llevaba el coche eran de distinta medida. Colocarlas sobre el diferencial autoblocante, hubiera sido condenarlo a muerte. Cupeiro y Duplán colocaron las dos chicas atrás y siguieron así hasta el próximo auxilio, para abandonar debido al gran atraso que llevaban. En San Nicolás sufrieron el primer problema serio de motor en el curso del año: se cortó una biela, partiéndose el cigüeñal y etc., etc. Un nuevo motor que, por supuesto había sido trabajado en el banco, quemó la junta de tapa en Olavarría; se empleaba un nuevo tipo de junta cobre-amianto y a pesar de que la tapa había sido repasada dos veces antes de largar, no aguantó. Posiblemente la nafta —única vez en el año en que el equipo no llevó su propia nafta— haya influido, ya que había autoencendido. Finalmente en Pergamino se perforó un pistón, aparentemente por falla de carburación, aunque también pudo deberse a la rotura de un aro; se habían montado aros importados que en otras ocasiones no habían tenido problemas, aunque generalmente se utilizan aros nacionales.

Un rápido análisis de los problemas que detuvieron al Chevy II este año, permite deducir algunas conclusiones:

Los problemas se generaron en distintas áreas mecánicas; en cada caso fueron investigados y generalmente resueltos. No parece haber problemas de gravedad, reincidentes o de difícil solución.

La dificultad para conseguir en algunos casos las piezas adecuadas —caso paliers y neumáticos— demoró o detuvo al automóvil algunas veces.

Si es evidente un constante trabajo de los Bellavigna, una constante búsqueda de una mayor seguridad mecánica, también algunos problemas parecerían surgir de un exagerado celo en mejorar permanentemente la performance del automóvil más veloz. Esta posibilidad que CORSA husmeó en el equipo González-Bellavigna-Cupeiro, está también en la calle: algunos sostienen que se trata de celo profesional por parte de los preparadores; otros que Froilán quiere escuchar 100 vueltas más de régimen cada vez que se para junto al banco de pruebas; Cupeiro niega y dice que lo único que se ha mejorado es la seguridad mecánica.

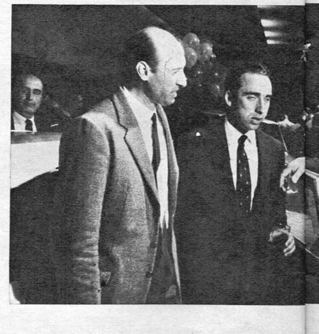
LOS BELLAVIGNA

Cuando CORSA visitó el taller de Sáenz Peña, encontró dentro al Chevy con el motor desmantelado, el automóvil de Tarducci, otro Chevrolet celeste y blanco destinado a Loeffel, actualmente abandonado, el monoposto que ganó en Rafaela y el motor del Chevrolet Turismo de Cupeiro que conducirá "Don Segundo Sombra" en el Gran Premio Internacional. Rinaldo estaba trabajando sobre este motor mientras Aldo estaba cambiando la relación de puente del Fórmula Uno para ir con él al Autódromo. A pesar de tener apenas unos kilómetros de carrera, el cigüeñal nodular del Chevy estaba una vez más en el Magnaflux, ya que las fisuras causadas por fatiga son, en esta pieza, una constante amenaza.

Aldo Bellavigna —tamaño Gastón— no es locuaz pero sí explícito y desde allí arriba explica detalladamente cada uno de los problemas sufridos en el Chevy y las soluciones aplicadas. Aldo no oculta las fallas de este trabajo hecho con amor donde cada pieza, cada mecanismo, revela eficiencia, estudio analítico y practicidad en la realización. Como su automóvil, su taller es limpio, aceptablemente ordenado, hay banco de



Uno de los perfiles más lindos y racionales del TC. El Chevy II apareció en 1966 con una remodelación total realizada por Baufer: trompa descendente, cola corta y trunca con una pequeña aleta transversal, techo pagoda.



El equipo que hace andar al Chevy: Aldo Bellavigna, preparador; Jorge Cupeiro, conductor; Froilán Gnzález, jefe de equipo promotor. Una aventura arriesgada y un gran aporte al automovilismo deportivo.

pruebas, hay máquinas herramientas, no hay improvisación.

¿Por qué se rompe el Chevy? Aldo tiene una respuesta: a la velocidad con que se viaja, sobre las rutas en que se viaja, todas las piezas envejecen con una rapidez pasmosa y hay que estar revisando, cambiando y reparando preventivamente las piezas fatigadas. Esto se agrava geométricamente con cada kilómetro de velocidad que se gana. Algún defecto de tolerancia o de tratamiento térmico que a 200 km/h pasaría desapercibido, comienza a crear problemas a 210 km/h y se rompe a 220 km/h. Así, de pronto, una pieza se cambia en prevención de fatigas, es reemplazada por otra exactamente igual que a pesar de ser nueva se rompe a los pocos kilómetros. Un automóvil de competición de alto rendimiento, rea-

ACTUACION DEL CHEVY II EN 1966 (hasta el 25/IX/66)

13/III/66	Buenos Aires Moto Club	Primero (desclasificado)
3/IV/66	Necochea	Decimosegundo
17/IV/66	General Pico	Primero
24/IV/66	Carlos Paz	Décimo
30/IV/66	Vicente López Automóvil Club	Primero
8/V/66	Club Alumni Ensenadense	Segundo
15/V/66	Venado Tuerto	Abandonó en la segunda vuelta
12/VI/66	Salto	Abandonó en la primera vuelta
19/VI/66	Bahía Blanca	Abandonó en la primera vuelta
26/VI/66	Hughes	Decimocuarto
3/VII/66	Arrecifes	Abandonó en la primera vuelta
9/VII/66	ACTC	Abandonó en la octava vuelta
10/VII/66	ACTC	Primero
21/VIII/66	Rojas	Abandonó en la primera vuelta
11/IX/66	San Nicolás	Abandonó en la segunda vuelta
18/IX/66	Olavarría	Abandonó en la primera vuelta
25/IX/66	Pergamino	Abandonó en la tercera vuelta

NOTA. — Desde el 30/IV/66 al 12/VI/66 la conducción estuvo a cargo de Carlos Marincovich, y en el resto del año, Jorge Cupeiro.

PERFORMANCE: Tres veces primero (dos en circuito), una segundo (en circuito), un decimosegundo, un décimo y un decimocuarto (estos dos últimos son clasificaciones con vueltas menos, producto de haber abandonado en las postrimerías de la competencia) y nueve abandonos en diecisiete carreras.





lizado a partir de piezas de serie, requiere un constante repaso y renovación de todas sus partes.

EL FUTURO

Con la actividad del taller derivada hacia la preparación del Chevrolet TM y el monoposto Maserati que Cupeiro correrá en el Autódromo, el Chevy II tendrá un par de semanas de descanso, para reaparecer en Junín. Si el trabajo impide llegar a Junín seguramente estará en Rafaela para demostrar que actualmente un TC es más rápido que un MN de Fórmula Uno. La importancia que para el equipo del Chevy II tiene la carrera sobre el óvalo santafesino está reflejada en el hecho de que Cupeiro renunció a correr el Gran Premio Internacional, para poder estar en Rafaela. Luego seguirán corriendo en todas las carreras del año y en las primeras del año que viene.

Porque Froilán y los Bellavigna están ya en otro proyecto, en el "Chevy GT", un automóvil totalmente nuevo que aproveche al máximo las nuevas reglamentaciones de la categoría TC y que sea mucho más liviano que el actual Chevy. El peso seco de este último es de 1.250 kg, pero con nafta, líquidos, auxilios, repuestos y ocupantes arrima los 1.900 kg sobre la línea de largada, ¡y eso que no es precisamente de los TC más pesados!

Y de acuerdo a lo decidido hasta ahora, tampoco participará el Chevy en el Gran Premio de TC porque es demasiado caro, no se justifica desde el punto de vista de la investigación mecánica y tampoco les importa este año el puntaje para el campeonato argentino, del que ya están muy lejos. Por lo menos, así lo ven Cupeiro, los Bellavigna y Froilán González.

Esta nota nació para investigar rumores... pero CORSA no confirmó los rumores: el entusiasmo del equipo que sostiene al Chevy II no se ha derrumbado por los fracasos y, lo que es más importante, seguirá corriendo detrás del triunfo todos los domingos. El Chevy todavía no está viejo.

CHEVROLET CHEVY II TC Ficha técnica

Motor: Chevrolet Super 7 bancadas 6 cilindros verticales en línea de 100 mm de diámetro y 82,55 de carrera - Cilindrada: 3.850 cm³ - Relación carrera/diámetro 0,82:1 - Relación de compresión 11,5:1 - Potencia 280 CV a 6.000 rev/min - Presión Media Efectiva: 11 kg/cm2 - Velocidad Media de Pistón: 16,5 m/s a 6.000 rev/min - Pistones Sylicum - Bielas GM especiales TC - Cigüeñal original fundido, con tratamiento Tufftriding - Metales antifricción ingleses Vandervell - Válvulas en la cabeza accionadas por varillas y balancines con árbol de levas Montal. - Tapa de cilindros GM Tandil, especial TC - Alimentación por tres carburadores Weber doble cuerpo verticales de 48 mm y dos bombas de combustible eléctricas Stewart Warner - Lubricación a carter seco con radiador, depósito suplementario, válvula reguladora y bomba doble exterior, en el extremo del árbol de levas. - Encendido convencional a bobina de alta tensión.

Transmisión: Embrague multidisco de construcción especial, con discos de acero y aluminio. Caja Mercedes-Benz de cinco velocidades con 5a. multiplicada y primera anulada, con engranajes de fábrica. Alternativa: caja Corvette de 4 velocidades largas; relaciones: 1a.: 2,20:1; 2a.: 1,66:1; 3.: 1,31; 4a.: directa. Esta caja se usa generalmente en carrera de circuito. - Puente trasero hipoidal tipo Impala 1955 con autoblocante Positraction; relación de puente 3,36:1 y 3,08:1 - Ruedas Cimetal de 6 x 15 pulgadas, calzan cubiertas Cinturato de 205 x 15.

Chasis: Carrocería autoportante con estructuras suplementarias - Suspensión delantera de trapecio deformable con elementos originales Chevrolet Super reforzados. Resortes helicoidales, dos amortiguadores tubulares Daher-Boge por rueda; barra antirrolido original - Suspensión trasera a eje rígido tipo Hotchkiss con elásticos semielípticos longitudinales y dos amortiguadores tubulares Daher Boge por rueda, uno de ellos colocado oblicuo para controlar el rolido - Dirección a sinfín y sector, de desmultiplicación realizada especialmente, con varillaje original - Frenos de disco TEM - Lucas en las cuatro ruedas con discos Rambler adelante y Fiat 1500 atrás, asistidos con un servo de vacío Girling.

Dimensiones: Distancia entre ejes: 2,79 m - Trochas, adelante 1,44 m; atrás 1,43 m - Largo total 4,50 m - Ancho 1,79 m - Altura 1,37 m - Area frontal 1,97 m2 - Peso vacío 1.250 kg - Distribución de peso con carga total (25 litros de combustible): 55/45.



DIVAGACIONES SOBRE SAN REMO

por RONALD HANSEN

Hoy en día, "San Remo" es sinónimo de festival de cine. En el '50, esa ciudad de la Riviera italiana tenía un significado especial para nosotros; en San Remo, Juan Manuel Fangio ganó su primera carrera para el equipo Alfetta.

Si usted tiene menos de treinta años, difícil que se acuerde. Los domingos a la mañana (por la diferencia de horas) "venían" las transmisiones de Europa; los locutores se desgañitaban y el país entero seguía absorto las convoluciones de un pequeño coche monoplaza que, de algún modo, gritaba a la cara de Europa el desafío de un nuevo mundo.

Una de las carreras que corrió Fangio, y ganó, se corrió un lunes. Fue en Pau, en 1949. Como si lo estuviera viendo hoy, recuerdo cómo salí disparando de la oficina a comprar el diario en el puesto de Reconquista y Corrientes. No recuerdo los titulares, pero lo importante era que Juan Manuel Fangio había ganado otra vez.

Los aficionados que no rompieron la barrera de los treinta no pueden tener presente la euforia que se vivió en esos días. Con Fangio, estaba González, Benedicto Campos (algunas performances notables, aunque ningún triunfo), Pián (anduvo poco porque se accidentó en Monte Carlo), Mieres, más esporádicamente Alberto Crespo, Jorge Daponte, etc.

Cuando Fangio fue a Europa después de haberles ganado a los italianos aquella memorable carrera de Mar del Plata, dijo que ojalá pudiera traerse siquiera una carrerita. Ganó cuatro al hilo... San Remo (en 1949 con Maserati), Pau, Perpignan, Marseilles, fueron un rosario de cuatro nombres que de alguna forma maduraron al automovilismo argentino. Recuerdo un chiste en "Patoruzú": una maestra le pregunta al alumno: "Nombre cuatro ciudades europeas", y el chico contesta: "San Remo, Pau, Marsella y Perpignan".

Lamentablemente, ahora no hay nada de eso. Hay meritorios finteos argentinos en F. 3, pero de ahí a fórmula uno es como comparar un kart con un Repco-Brabham. Cada uno magnífico dentro de su especialidad, pero en términos absolutos no hay comparación.

Tampoco es probable que vuelvan esos tiempos. Nuestro país se ha inclinado tanto hacia una categoría que no premia el buen manejo —Turismo de Carretera— que ya no hay incentivo para la fina conducción que es la quintaesencia del automovilismo deportivo.

Excepciones habrá, por supuesto. De las filas de Turismo y Minijuniors, algún día saldrá alguno que se sentará en un monoplaza fórmula uno. Aún puede ser que un piloto de TC llegue a ser una figura mundial en un monoplaza. Fangio lo hizo, pero con ese mismo criterio podríamos decir que Graham Hill ni siquiera sabía manejar en la calle hasta los 23.

Posiblemente, éste no sea un argumento como para volcar parte del entusiasmo por TC a favor de otra categoría. Después de todo, ¿a quién le conviene? Los *Grands Prix* están muy lejos para los espectadores, y para los corredores es más fácil ganarle a Bordeu que a Jim Clark.

Las potencias específicas en TC no son muy altas, los standard de manejo tampoco, pero gusta, y eso es lo importante.

PESO _ POTENCIA

Una relación teórica que falla cuando se la aplica en la práctica

por C. MARTIRE

En la mayoría de los comentarios técnicos en que se analizan o comparan las cualidades de automóviles de competición, se suele mencionar una relación meramente teórica que se denomina peso/potencia.

Esta relación, caracterizada por una cifra mayor que la unidad, permite juzgar al vehículo en cuestión, con una cierta aproximación y al mismo tiempo valorizar sus posibilidades de perfomance, en la confrontación con otro auto similar (o presuntamente antagónico), aún prescindiendo de mediciones provenientes de pruebas de velocidades y/o aceleración, ya que el vehículo resultará tanto más brillante cuanto más potente sea su motor y su peso más reducido.

Pero en realidad lo que cuenta para obtener una mayor o menor aceleración o una velocidad máxima de mayor o menor envergadura no es la potencia máxima desarrollada por el motor (presente en la antedicha relación) ni el peso a mover, sino la diferencia entre la potencia aplicada por las ruedas tractoras y aquellas absorbidas por las diversas resistencias que se oponen al movimiento en las distintas velocidades consideradas. Esa diferencia va disminuyendo hasta anularse con el crecimiento de la velocidad de traslación del vehículo, como consecuencia del rápido incremento de la resistencia al avance opuesta por el aire (dentro del cual se desplaza el vehículo).

Esta resistencia al avance opuesta por el aire (resistencia aerodinámica) va creciendo juntamente con la velocidad según una ley parabólica de tercer grado, es decir, aumenta juntamente con la velocidad elevada al cubo y es además proporcional a la sección maestra del vehículo y a su forma; de esta manera es fácil comprender que si el vehículo considerado tiene poca sección (es bajo y angosto) y además buena forma que permita eficiente penetración, necesitará gastar menos potencia para vencer esa resistencia al avance que si tuviera sección maestra o frontal grande y su forma fuera "chata".

Además de la resistencia aerodinámica existen otras resistencias pasivas que se oponen al avance del coche: la resistencia de rodamiento (proporcional al peso, a la velocidad y a la presión de inflado de los neumáticos) y la resistencia friccional de los mecanismos de transmisión.

La potencia aplicada realmente a las ruedas tractores difiere lógicamente de la nominal obtenible en banco de pruebas dinamométrico ya que se verifican pérdidas de transmi-



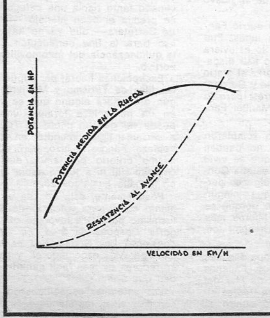
Con una relación peso/potencia de aproximadamente 6 kg/HP un coche típico de TC (Casá, en este caso) no tiene ni la velocidad ni la aceleración que teóricamente debería tener. El problema reside en las enormes resistencias al avance del vehículo.

Paradójicamente, si a una moto de competición se le desfavorece la relación peso/potencia por agregado de un carenado (más peso) aumenta su capacidad de aceleración y de velocidad.

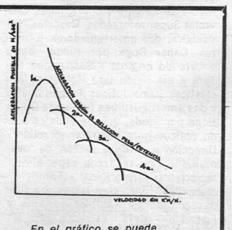
El súmmum de la eficiencia mecánica, con un estudio cuidadoso de los problemas aerodinámicos, alcanza 260 km/h. de velocidad, pese a tener una relación peso/potencia muy similar a un TC clásico (5,5 kg/HP), lo que prueba que dicha relación sólo es aplicable para comparar vehículos de diseño similar.







Las curvas representan: 1) en línea llena: la potencia medida en la rueda, sobrante para cada velocidad y que es la que produce la aceleración. 2) en línea cortada: la resistencia total que el vehículo encuentra en su avance.



En el gráfico se puede apreciar la diferencia (déficit) existente entre las curvas de aceleración posible en las marchas, y la teórica suministrada por la relación peso potencia. Como se ve, ésta se aleja de la realidad.

sión (a partir de la caja de velocidades. Esta potencia puede obtenerse por pruebas con dinamómetro de ruedas (tipo Clayton) o mediante la utilización de un acelerómetro (tipo Tapley).

La curva representativa de esta potencia real, es la que nos da la capacidad de aceleración del coche, aceleración que termina por anularse cuando la intersecta la curva de resistencia total (ver fig. 1).

Se puede apreciar, de lo dicho anteriormente, que el valor de la potencia en HP introducido para establecer la relación peso/potencia de un coche de competición siempre corresponde a la máxima y es obtenible a un determinado régimen de rpm del motor para una determinada relación de transmisión y a una cierta velocidad del vehículo.

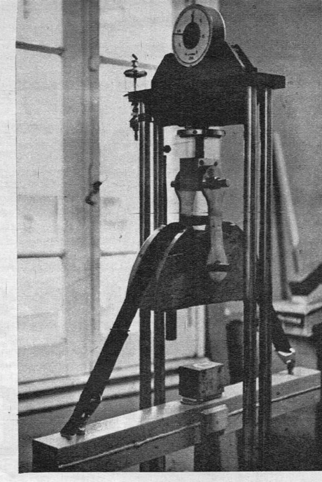
A una velocidad de traslación menor el coche conserva la posibilidad de acelerar ya que subsiste una cierta diferencia entre la potencia usufructuable por las ruedas y aquélla absorbida por las resistencias pasivas (la potencia entregada por el motor en esos instantes no será la máxima), mientras que a una velocidad de traslación mayor (supuesto que el vehículo pueda alcanzarla) la potencia entregada por el motor va disminuyendo al mismo tiempo que crecen rápidamente las resistencias opuestas al movimiento perdiendo el coche la posibilidad de acelerar.

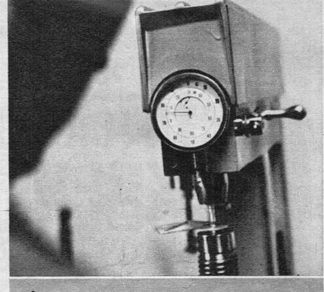
Por otra parte cuando se habla del peso del coche, en la relación peso/potencia es importante considerar que si se quiere ser riguroso hay que analizar si puede tomarse el peso "en seco", es decir sin conductor, nafta, etc. o con ellos, ya que no es lo mismo considerar un mini-junior (el peso del piloto puede ser igual al 33 % del peso del coche "en seco") que un coche de TC, en el cual el valor del peso del conductor carece de importancia —5 % del peso del vehículo—.

De todo esto podemos sacar en conclusión que la indicación proporcionada por la relación peso/potencia, puede aportar muy poco acerca de la posibilidad efectiva que tiene un coche de competición para acelerar o para obtener su velocidad máxima, ya que la meneada relación tiene solamente en cuenta dos de los numerosos factores que influyen en la marcha y la velocidad del vehículo.

Una prueba concluyente de que la consideración de la relación peso/potencia hay que tomarla "con pinzas" la da el siguiente hecho: la teoría dice que desmejorando el valor de la relación antedicha por un incremento de peso, la aceleración del vehículo debería resultar disminuida, pero la práctica —especialmente en lo que respecta a motocicletas de competición— demuestra lo contrario, ya que si a una moto de carrera se le agrega el adicional de peso de un carenado, aún desmejorando su relación peso/potencia, aumenta no sólo su velocidad máxima sino ostensiblemente su aceleración.

La relación peso/potencia puede ser válida como aproximación, si se quiere comparar entre sí coches de características estructurales y funcionales análogas, como por ejemplo dos coches Fiat 1500 TM del mismo modelo, que tengan preparaciones de motor distintas, que a su vez hace que sus potencias difieran.





La aguja del indicador marca la resistencia de la hebilla colocada en el durómetro. Por supuesto se mide la dureza de los materiales metálicos, únicamente.

El cinturón sujetado en los dos extremos comienza a ser tensionado a medida que sube el semicírculo que las oficia de examinante. 5.000 libras es el mínimo que debe soportar. Por supuesto en el momento de trabajar, una jaula metálica asegura al observador contra una posible rotura.

No fumar y apretarse el cinturón. Gracias

Sí, el aviso que nos sirve de título corresponde por cierto al trajinar aeronaútico pero tratándose de autos corsas y de competiciones deportivas también es norma ajustarse el cinturón de seguridad y como además resultaría difícil fumar y descontar segundos al mismo tiempo, la referida expresión no está tan descaminada como aparenta.

Actualmente, sin embargo, este indispensable elemento de seguridad ha trascendido el límite estrictamente deportivo para afirmarse cómodamente en el automovilismo doméstico. La innegable función social que cumple el andar rápido en auto se manifiesta también en este aspecto. El relativo snobismo deportivo que en un tiempo otorgaba el poseer cinturones cedió paso al saludable interés que despertó en el hombre "sensato", a quien no le interesa andar roscando por ahí y que en cambio sí descubrió la diferencia que puede determinar un cinturón bien colocado.

Por ello se viene registrando una especie de boom del cinturón, en relación directa, también con la presentación de algunos automóviles nacionales que lo incorporan en su equipo standard.

El alto nivel de calidad que se obtiene en nuestro medio en la construcción de dichos equipos, permite amplia elección al usuario. Sobre este aspecto, visitando la fábrica de cinturones Crak observamos el pequeño laboratorio de comprobación de calidad que allí poseen y donde se rigen por las normas norteamericanas de la SAE (Sociedad de ingenieros automotrices) ya que en nuestro medio aún no existe reglamentación expresa, si bien el IRAM tiene en estudio esta especialidad. De todas formas nunca podría ser muy diferente la reglamentación excepto, claro está, el cambio de las unidades correspondientes (libras a kilos, pulgadas a centímetros, etc.)

Las pruebas en sí se desarrollan sobre un cinturón cualquiera, tomado al azar de una partida equis. El material metálico se analiza en un durómetro y el cinturón completo se somete a los esfuerzos de tracción de una máquina cuyo trabajo consiste en provocar un "tirón" de 5000 libras, aproximadamente 2500 kilos, que es el mínimo aceptable que debe resistir un cinturón sin romperse, según las comentadas normas de la SAE. Luego de este formidable esfuerzo el cierre debe poder ser abierto por una persona que no emplee en tal labor más de un máximo de 35 libras (17 kilos más o menos) y cuya labor pueda realizarse aun resistiendo una carga (máxima) de 250 libras equivalentes a unos 120 kilos, esto es, a groso modo, lo que sería una persona de ese peso con el auto volcado y colgando exclusivamente del cinturón. Por supuesto que todas ellas constituyen situaciones críticas con las que se trata de alcanzar un determinado margen de seguridad.

En casos excepcionales se llegó a someter a un cinturón a la tracción de 8400 libras sin conseguir romperlo, pero, por supuesto, ello como prueba extraordinaria, pues no tiene mayor sentido realizar pruebas que no se reproducirán nunca en el uso práctico.

El cinturón que es sometido a estas experiencias, las cuales obviamente debe soportar en forma estoica y sin protestar, queda automáticamente desechado por una causa fundamental, no siempre conocida y respetada por los usuarios, cual es la de cambiar sin excepción aquel cinturón que haya sufrido cualquier tipo de accidente. El esfuerzo a que lo somete el eventual golpe no asegura de ninguna manera un comportamiento ideal en un segundo choque con el mismo cinturón. Principalmente porque la cinta de nylon posee un determinado límite de estiramiento necesario para no parar en seco el cuerpo de la persona al producirse el impacto. Este límite puede o no alcanzarse en una sola ocasión. Depende lógicamente de la magnitud del accidente. Una frenada fuerte no es motivo para realizar el cambio, pero cualquier cosa más que eso obliga a hacerlo, por una razón de seguridad mucho más valiosa que el eventual precio de un par de cinturones.

Mientras nos explica todo esto, Raúl Coulon, gerente del departamento técnico de Crak, nos relata que desde principios de 1964 hasta el presente, llevan producidos en Crak 50.000 cinturones aproximadamente, y nos habla también de un creciente interés por parte del público. Muy saludable por cierto.

Por otro lado el comentado laboratorio se encuentra a disposición de las fábricas que deseen comprobar allí las condiciones que exijan para los cinturones que equipan a sus autos, tanto en forma normal como opcional. Una excelente prueba de esta buena política es un reciente certificado que, con fecha del 28 de setiembre de este año, entregó la Ford a Crak. Se trata de un diploma de calidad certificada sobre los cinturones que equipan de norma al Falcon Futura. De todas formas aún no son todos los que deberían ser los autos que en nuestro país traen de fábrica los útiles cinturones.



2 + 2 = FIAT 1500 COUPÉ

Por fin se hace realidad uno de los automóviles más largamente "rumoreados" en la Argentina; la cupé 1500 de Fiat. Hace más de un año que prácticamente todas las semanas se ha anunciado como inminente su presentación pero hoy, 4 de octubre, parece que va en serio.

La carrocería de la cupé 1500 es tal cual habíamos anunciado hace unos días en CORSA: aproximadamente un 2 más 2 ortodoxo, siguiendo lo actual en línea italiana, y con los elementos mecánicos ya clásicos en el sedan 1500. El motor es el mismo cuatro cilindros en línea de 1.481 cm3, siendo su potencia declarada de 83 HP; esto sería 3 HP más que lo declarado para el sedan, pero cerrábamos esta edición sin detalles más concretos sobre modificaciones con respecto al motor Gran Clase.

Tal como habíamos anunciado, la carrocería es idéntica a una de las versiones especiales ofrecidas corrientemente en Italia, más el agregado de paragolpes reforzados con uñas y defensas para adecuarse a nuestras condiciones de tránsito.

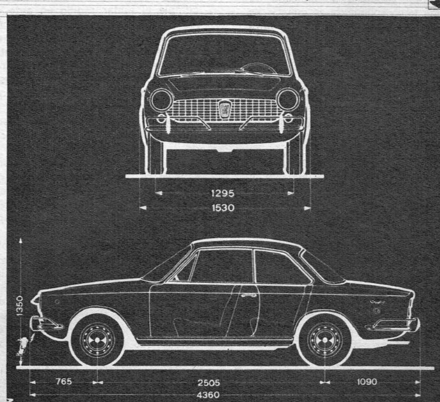
Los que esperaban una caja de cinco velocidades sentirán postergadas, por ahora el menos, sus esperanzas. La especificación que ha llegado a nuestras manos habla de 4 velocidades para adelante, todas sincronizadas, pero, eso sí: la cupé tiene palanca de cambios en el piso.

Por las ilustraciones observamos también que el volante es del tipo "deportivo". Los asientos delanteros son tipo butaca, y el baúl parece ser bastante generoso considerando el tipo de automóvil que es la cupé 1500.

Según la fábrica, la velocidad máxima es de 160 km/hora y por supuesto, la cupé tiene frenos de disco como el sedan Gran Clase.

Lo que no nos impresiona tan bien es que en un auto de esa categoría no se hayan provisto como equipo de norma ni radio ni cinturones de seguridad.

De cualquier modo, estamos convencidos que será un regio auto para un manejo veloz y deportivo.



LEPRO GOMEZ FERNANDEZ CALDUCH

Con el Gran Premio a un paso, Argentinos y Uruguayos salieron a probar fuerzas en una carrera que reunió veteranos y debutantes en cantidades industriales



El uruguayo Lepro, con el GTA que le conocimos en el último Gran Premio, nuevamente tuvo en jaque a los Fiat ganando su categoría y estable ciendo el mejor promedio de la carrera.

por CARLOS FIGUERAS

fotos JORGE DIAZ

TANDIL
CHILLAR
LA VASCONIA 247,893 km
JUAREZ 327,663 km
BALCARCE 156,682 km
MAR DEL PLATA
EL PITO 49,305 km
550,065 km
MIRAMAR 33,018 km
464,436 km
NECOCHEA
TOTAL PAVIMENTADO 599,370 km

Hacer una carrera quince días antes de la largada de una competencia del relieve del Gran Premio Internacional de Turismo, como es de suponer, trae acarreados muchos inconvenientes, amenazando quitarle brillo a la prueba. Pese a todo, el lote de inscriptos fue mucho más numeroso del que esperaban los más optimistas, aunque la calidad se vio superada por la cantidad. Para demostrarlo sólo basta con informar que en la prueba de suficiencia se presentaron 39 pilotos debutantes. Este examen se tomó el sábado por la tarde y CORSA estuvo presente para poder cotejar el nivel de condiciones de los postulantes a obtener la licencia de la CDA. En términos generales la muchachada hizo bien las cosas.

No podemos decir lo mismo de los directores de la prueba. Dos hechos que no se pueden volver a repetir sucedieron en Mar del Plata. El sábado se presentó como debutante un "piloto local" (José Testa) que cumplió las tres vueltas reglamentarias estableciendo nuevo récord absoluto: en tres vueltas cuatro trompos completos, y mostrando una falta total de dominio sobre el automóvil. El otro caso es el del coche número 107 de Vicente R. Amica: un Auto-Union TC y no es un nuevo modelo sino un Turismo Carretera, por lo menos de aspecto, ya que tenía los guardabarros recortados y sendas toberas para refrigerar las campanas traseras. Lo lamentable es que estos dos pilotos largaron la Mar y Sierras.

De los 139 que se inscribieron, sólo partieron 108. Desde la mañana el día se presentaba propicio para excelentes promedios y así fue cómo en la clase menor, al abandonar el número 1, dal Zotto, tomó la delantera el 2 de Marchesse, pese a que en los tiempos ya estaba en punta el De Carlo de José Caldoch, que luego sería el ganador, y por amplio mar- →

Alberto Gómez, ganó matando su categoría. Nos dejó una linda promesa para el Gran Premio: alta velocidad.



MAR Y SIERRAS

V MAR Y SIERRAS

Mar del Plata Automóvil Club - 2/X/66 - 599,37 km

CLASIFICACION

CLASE A (hasta 700 cm³)

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*
1º	48	Calduch, José	De Carlo	4h21m12s2
2º	52	Bazzan, Roberto	De Carlo	4h29m24s4
3º	2	Marchese, Juan Carlos	De Carlo	4h31m54s
4º	14	Sampayo, Juan	De Carlo	4h36m03s2
5º	5	Ponisio, Martín	De Carlo	4h37m44s3
6º	31	"Pécora"	De Carlo	4h38m14s1
7º	27	Alberdi, Alfredo	De Carlo	4h39m35s1
8º	40	López, José	De Carlo	4h41m38s1
9º	53	Barros, Carlos	De Carlo	4h46m19s2
10º	10	Ratto, Juan Angel	NSU Sport	4h46m23s2
11º	20	Ventura, Genaro	NSU Prinz	4h53m27s
12º	26	Fernández, Carlos	De Carlo	4h59m54s2
13º	44	Passeti, Luis	NSU Sport	5h00m58s
14º	50	Font, Gabriel	NSU Prinz	5h05m05s
15º	39	Romano, Gerónimo	De Carlo	5h06m27s3
16º	37	Regine, Luis	De Carlo	5h23m40s3
17º	41	Fernández Eidos, Federico	De Carlo	5h26m34s2

PROMEDIO DEL GANADOR: 137,677 km/h.

ABANDONARON: 1, Luis dal Zotto (De Carlo); 3, Luis A. Medina (De Carlo); 7, José L. Dinolfo (De Carlo); 8, Ricardo Caruso (De Carlo); 11, Mario G. Suffer (De Carlo); 12, "Perry Mason" (De Carlo); 13, "El Nene" (De Carlo); 18, Osvaldo Carafa (De Carlo); 31, Roberto Molina (NSU Prinz); 25, Carlos Roset (De Carlo); 28, Alberto Iturrarte (De Carlo); 32, Héctor Ricardo Elliot (De Carlo); 33, Pedro Feruglio (De Carlo); 34, "Richard Kimbul" (NSU Prinz); 35, Juan Carlos Gallo (De Carlo); 36, Jorge N. Green (De Carlo); 38, "Bonanza" (De Carlo); 42, Pablo del Federico (De Carlo); 47, "El Marplatense" (De Carlo); 51, Osvaldo Suárez (De Carlo); 54, Ramón Menéndez (De Carlo); 55, José Talamola (De Carlo).

CLASE BC (701 a 1150 cm³)

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*
1º	131	Fernández Aicardi, Diego	Saab 96 Sport	3h59m15s3
2º	126	Antelo, Osvaldo	Renault 1093	4h04m51s4
3º	106	Lucchetti, Horacio	Saab 96 Sport	4h08m56s
4º	120	Parisi, Emilio	Renault 1093	4h09m42s
5º	129	Depego, Alberto	Renault 1093	4h10m25s3
6º	121	Escribano, Mariano	Renault 1093	4h21m25s1
7º	103	Lizzi, Raúl	Auto-Union	4h29m42s2
8º	119	Daian, Máximo	Renault 1093	4h32m26s2
9º	115	Malpezzi, Angel	Auto-Union	4h40m11s
10º	125	Fumusso, Antonio	Renault Gordini	4h46m33s4
11º	113	"Juan Valdéz"	Auto-Union	4h50m05s2
12º	123	Colombo, Luis O.	Auto-Union	4h56m17s

PROMEDIO DEL GANADOR: 150,305 km/h.

ABANDONARON: 101, Tulio Ascheri (Renault Gordini); 102, Eduardo Irigaray (Renault 1093); 104, Néstor O. López (Renault Gordini); 105, Domingo S. Marcellino (Renault 1093); 107, Vicente R. Amica (Auto Union); 108, Alberto Tomasi (Renault 1093); 109, Juan Carlos Marcos (Fiat 750); 111, José Copparoni (Renault 1093); 114, Roberto Jara (Renault Gordini); 117, Raúl Cangaro (Auto-Union); 122, Pedro Fussari (Renault 1093); 124, Horacio Gastién (Auto-Union); 127, "Matt" (Fiat-Abarth 850); 128, Carlos Balbé (Austin-Cooper S), 130, Jorge Casas (Renault Gordini).

CLASE D (1151 a 1600 cm³)

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*
1º	207	Lepro, Carlos	Alfa Romeo Giulia GTA	3h25m56s
2º	215	"Marque"	Fiat 1500 C	3h44m33s3
3º	204	Ranno, Ernesto	Fiat 1500 C	3h49m26s1
4º	220	Laprida, Lito	Fiat 1500	3h51m01s1
5º	226	García Giribone, Nicasio	Peugeot 403	3h54m06s
6º	217	García, Raúl	Fiat 1500	3h56m30s
7º	228	Carranza, Ricardo	Fiat 1500 C	3h56m59s2
8º	230	Rosatti, Leonardo	Fiat 1500 C	3h59m59s2
9º	222	de Urquiza, Diógenes	Fiat 1500 C	4h03m10s
10º	205	Valacianni, Juan A.	Peugeot 403	4h04m33s3
11º	216	Marchiolato Oddo, Oscar	Fiat 1500 C	4h08m10s4
12º	203	Nemi, Pedro	Peugeot 403	4h15m15s
13º	231	Calviño, Horacio	Fiat 1500	4h20m29s3
14º	221	"Mingo"	Fiat 1500	4h28m49s3
15º	224	Scalise, Vicente	Peugeot 403	4h43m30s3
16º	218	Lagos, Víctor	Fiat 1500	4h50m04s1

PROMEDIO DEL GANADOR: 174,630 km/h.

ABANDONARON: 201, Ernesto Sauro (Fiat 1500); 206, Roberto Sáenz (Peugeot 403); 208, Antonio Saccomano (Fiat 1500 C); 210, H. Pisaturo (Peugeot 403); 211, Mario Moreno (Peugeot 403); 212, Alfonso Marín (Fiat 1500 C); 213, Máximo Macchi (Fiat 1500); 219, José Testa (Alfa Romeo Giulia GTA); 225, "El Gitano" (Peugeot 403); 227, José Argain (Isard 1204); 229, "Cormorán" (Fiat 1500).

CLASE E (más de 1600 cm³)

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*
1º	307	Gómez, Alberto	Peugeot 404	3h35m30s0
2º	314	"Ecam"	Peugeot 404	3h49m14s1
3º	320	Querol, Alfredo	Valiant III	3h59m47s4

PROMEDIO DEL GANADOR: 166,877 km/h.

ABANDONARON: 304, Carlos A. Belforti (Peugeot 404); 305, José N. González (Chevrolet 400); 309, Nello Mastrángelo (Peugeot 404); 313, Julio Casaroli (Peugeot 404); 316, Susana V. de Castellanos (Peugeot 404); 317, "El Búho" (Peugeot 404); 319, Daniel M. Merino (Chevrolet 400); 321, Carlos Mustera (Peugeot 404); 322, Francisco Domínguez (Peugeot 404).

gen. En la B, al paso por Miramar, el uruguayo Diego Fernández Aicardi, con Saab 96, empleaba el menor tiempo, seguido por "Matt" (Fiat-Abarth 850) y Luchetti (Saab 96). Sólo el Mini-Cooper de Balbé había desertado. En la D, el otro oriental, Lepro, con su Giulia GTA, encabezaba las posiciones sin problemas, evidenciando una clara superioridad mecánica. Más atrás siguieron Saccomano —Fiat-Sergi—, "Marque" y el resto. En la mayor, aunque un par de Chevrolet 400 y un Valiant III trataban de romper la hegemonía de los Peugeot 404, no lograban su objetivo, y Alberto Gómez se imponía con comodidad. Ya en esta clase habían desertado varios pilotos, entre ellos Susana V. de Castellanos, quien abandonó a los pocos metros de la largada.

El ritmo que se estaba imprimiendo era cada vez más fuerte y 40 km pasando Balcarce los líderes seguían siendo Calduch, Fernández Aicardi, Lepro y Gómez. Por aquí notamos que José Testa con su Alfa Romeo GTA ya había lustrado su automóvil contra algún objeto más o menos contundente. Por suerte poco después abandonaría y los peligros se reducirían.

Los punteros comenzaron a distanciarse paulatinamente de sus perseguidores merced a medios mecánicos más veloces y mejor preparados. Sólo en la categoría BC los papeles cambiaban de orden cuando el Fiat-Abarth de "Matt" desalojaba a Fernández Aicardi en la ruta y en los netos, para volver a ser segundo pasando la localidad de Juárez. Pero no todo había quedado allí: "Matt" desplazaba al uruguayo del primer puesto nuevamente en la recta entre Juárez y Necochea. En las restantes clases todo estaba igual con Calduch, Lepro —seguido por Saccomano— y Gómez, como líderes.

A esta altura era muy alto el índice de abandonos así como la cantidad de autos de la A y BC que estaban completamente retrasados.

Pasando el control de Necochea, debido a un error de cálculo el Abarth de "Matt" se detuvo por falta de combustible y perdió varios minutos hasta que pudo cargar nafta común en un surtidor. Más tarde nos enteraramos que ésa fue la causa por la cual quemó junta de la tapa de cilindros, debiendo abandonar en El Pito. La carrera parecía definida, pero cuando faltaban sólo dos kilómetros para terminar, el Fiat-Sergi de Saccomano cortó el cigüeñal y volvió a dar su puesto a "Marque".

El primero en arribar a Mar del Plata fue el uruguayo Lepro con su Alfa Romeo Giulia GTA y luego de varios minutos llegó "Marque" con el Fiat 1500 mejor clasificado.

Alberto Gómez triunfó con holgura y a un promedio que realmente asombra, demostrando una vez más que posee el Peugeot 404 más veloz del momento, estableciendo un registro menor al Fiat de "Marque", lo que puso muy felices a los fans del auto del leoncito.

Lo de José Caluch exime de comentarios, pues Mar y Sierras ya lo ha visto triunfador en otras oportunidades y nosotros ya sabemos perfectamente que por el momento su De Carlo sigue siendo inalcanzable.

Por otra parte el equipo Sergi sigue sin poder obtener una victoria en una carrera de largo aliento. Esta vez parecía que todo se daba como deseaba la gente de Sergi, pero el cigüeñal del coche de Saccomano (acompañado por Miguel Galluzzi) dijo basta.

El segundo puesto de Antelo con su Renault 1093 y la performance de "Matt" demuestran bien a las claras que a los Saab también se les puede ganar, aunque Fernández Aicardi se alzó con los laureles.

Así, sin mayor emoción y sin grandes nombres, debido a la proximidad de la prueba máxima de nuestro Turismo, pasó la tan esperada Mar y Sierras, con una organización con altibajos y con un resultado muy positivo para la cotegoría... Los autos nacionales están a la altura de los importados.

Fernández, otro uruguayo que vino para ganar y ganó. Sólo que esta vez no lo tuvo de contrincante a Copello, como ocurrió en El Pinar.



CONTRA LLUVIA Y MAREJADA

Al Club Náutico Belgrano —organizador de la competencia motonáutica disputada anteayer— le correspondió el privilegio de estrenar el nuevo reglamento para la clase argentina "Turismo", aprobado recientemente por la Federación Motonáutica Argentina.

Si bien el estreno no contó con la ayuda de Eolo (el maldito hizo soplar una respetable sudestada que combinada con el río Luján en bajante, levantó una marejada bastante molesta) ni con muchos participantes, el Festival Motonáutico fue exitoso.

La comisión directiva del C. N. Belgrano, eficazmente conducida por su Comodoro Roberto Rodríguez Hué, había elegido para la disputa de las carreras, un circuito trazado en el Río Luján, cuyas cabeceras eran una boya situada frente a la Subprefectura de San Fernando y la otra la boya del km 23,300, lo que constituía un desarrollo de 11 km para cada vuelta. Los factores atmosféricos reinantes en el instante de la largada, hicieron que el oficial de día —con muy buen criterio— redujera el recorrido corriendo la cabecera del km 23,300 al km 26.

La primera carrera, reservada para la categoría fuerza libre contó con la participación de tres mojarras y la insólita presencia de un hidroplano (clase OD) piloteado por el arrojado Oscar Guembe. Después de una largada meteórica en la que tomó la punta con gran ventaja, Guembe se convenció de que no podía ir muy lejos con una embarcación de ese tipo, en tamaña marejada y abandonó en la primera vuelta. La mojarra de Matthesius no tuvo mayores problemas —salvo los porrazones del caso— para ganar cómodamente sobre Viotti, quién a su vez le ganó sobre la llegada a Pedro Soriano.

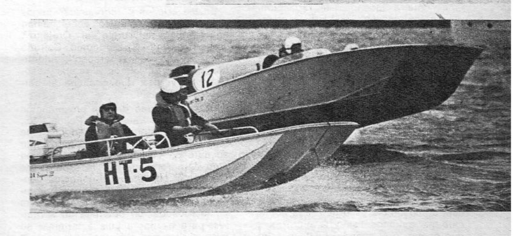
La esta vez poco numerosa grey de la clase turismo, muy a sus anchas entre los rizos fluviales, ofreció un buen espectáculo al numeroso público (¡insólito!) que pese a la lluvia que ya se había largado, se congregó en las orillas del Luján. La clase más grande fue ganada por Germán Barbot con su terrorífico aparato, la Chita XV (casi 96 km/h a 4800 rev/min de su Chrysler 275) muy cómodo pues su único "pretendiente" Labriola, rompió el espejo de su catamarán y abandonó. La clase HT vio la victoria de Rodolfo Laffranchi sobre Angel Invernizzi —ambos pilotos de Náutica S.A., al timón de dos Bermudas Safari con sendos Evinrude 60 HP—.

La IT la ganó "Rueda Amarilla" que condujo un casco Comodín propulsado por un Mercury 100 HP y la ET, que esta vez no fue la más numerosa, tuvo como líder a Carlos Zucatti (Comodín-Mercury 50 HP) quien se vio muy acosado por el piloto-niño Teodoro Kundig.

Las clases más chicas dieron la gran satisfacción al racing-team de Delta Marine, quien clasificó a dos ganadores: en la BT al "petiso" Corrales y en la CT a Guillermo Martire (un hombre Corsa) quienes condujeron sendos cascos Delta Marine Universal y motores Mercury. Las dos notas simpáticas: la ganadora de la DT, Elsa Martín (muy buena moza y timonel) y el asado cordialísimo que se sirvió en las muy náuticas instalaciones del Club Náutico Belgrano.



Arriba: "Rueda Amarilla" vira la boya del km 26. Derecha: Germán Barbot con Héctor Iglesias, ganadores de la clase 5T. Abajo: En primer plano, Lafranchi, más atrás el catamarán de Labriola que después abandonaría.



FESTIVAL MOTONAUTICO

Circuito de San Fernando - Club Naútico Belgranó - 2/X/66

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Lancha	Tiempo	Vtas.
CLASE FUERZA LIBRE				
1º	Matthesius, Alfredo	Estrellita III	10m05s4	3
2º	Viotti, Ronaldo	Chichita	10m45s8	3
3º	Soriano, Pedro	¡Hola!	10m47s6	3
CLASE BT (de 250 a 400 cm^3 - fuera de borda)				
1º	Corrales, Guillermo	Miss Delta Marine III .	19m37s	3
2º	Mansilla-Azarone	Terca	21m19s	3
3º	Zaglio, Alejandro	Peggy	24m53s	3
CLASE CT (de 400 a 500 cm^3 - fuera de borda)				
1º	Martire, Guillermo	Miss Delta Marine II .	17m47s	3
2º	Schuster, Manuel	Bambi	18m41s	3
CLASE DT (de 500 a 700 cm^3 - fuera de borda)				
1º	Martín, Elsa	Madrigal	32m27s	6
2º	Bretón, Gastón	Miss Delta Marine	42m29s	6
CLASE ET (de 700 a 850 cm^3 - fuera de borda)				
1º	Zucatti, Carlos	Cascabel	24m25s	6
2º	Kundig, Teodoro	Miss Delta Marine IV .	24m33s	6
3º	Kessler, Jorge	Neptuno	24m39s	6
4º	Garreta, Natalio	Conce	33m05s	6
CLASE HT (de 850 a 1000 cm^3 - fuera de borda)				
1º	Laffranchi, Rodolfo	Bermuda Safari II ...	46m06s	8
2º	Invernizzi, Angel	The Hot Landers II ..	46m35s	8
CLASE IT (de 1350 a 1500 cm^3 - fuera de borda)				
1º	"Rueda Amarilla"	Matilda	40m43s	10
2º	Romittelli, Amílcar	Gualicho	40m45s	10
CLASE 5T (de 5000 a 6000 cm^3 - motor dentro de borda)				
1º	Barbot, Germán	Chita XV	37m16s	10

PREMIO

CORSA - BAHCO



Ni CORSA, ni herramientas Bahco quisieron estar ausentes del deporte motonáutico. Por tal razón y para estimular el esfuerzo y entusiasmo que ponen de manifiesto los hombres que participan en él, se estableció un premio CORSA-BAHCO para el ganador, en esta oportunidad, de la categoría Fuerza Libre.

Guillermo Martire (derecha), secretario técnico de CORSA, entrega a Alfredo Matthesius la caja de herramientas que se puso en juego en la citada competencia. Junto a ellos el Comodoro del Club Náutico Belgrano, Roberto Rodríguez Hué.

CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario,expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Antes de que los lectores ofendidos nos ahoguen con cartas o vengan personalmente a incendiar la redacción, nos apresuramos a rectificar un error: Eduardo Volpicina, clasificado octavo en la V Vuelta de Pergamino, corrió con Ford F-100, por supuesto. Esto es especialmente importante porque, de esa manera, fueron nueve los Ford clasificados inmediatamente después del Chevrolet ganador.

El Ford-Cobra del equipo Parabrisas CORSA participará en la Copa Challenger Cuatro Horas Anexo J, conducido por Mac Mullen, Méndez, Turner y Rodríguez Lozano.

Debemos aclarar, por supuesto, que esta competencia es organizada por el club de automodelismo Grand Prix y que comenzó el pasado domingo a las 15, prolongándose otros dos domingos a la misma hora, en el local de la calle Juan F. Seguí 1757.

El TC evoluciona: Carmelo Galbato, uno de los mejores representantes del "tradicionalismo", vendió el chasis que había comprado a Alzaga y adquirió un Ford 1950 para construir sobre él un TC de modernas líneas envolventes que ya están tomando forma sobre el tablero de dibujo del ingeniero Roura (frenos de disco Rousan). Roura, a quien conocimos hace años en la común actividad periodística, es uno de los técnicos que con Sierra Bascou, etc., realiza un positivo aporte al automovilismo deportivo local. Ellos representan, generacionalmente, el puente entre nuestros viejos ingenieros teorizantes y los jóvenes aplicados a convertir teorías en realizaciones concretas.

Folklore y automovilismo. ¿Cómo se concilian actividades tan diferentes? Como en el siguiente caso.

En los criollos y "corsaiolos" pagos arrecifeños se presentó poco tiempo ha, el popular intérprete del "Orejano", Jorge Cafrune. Y así como Cafrune "canta las verdades derecho", auténticas por cierto, vamos a relatar nosotros una verdad que enaltece al barbado folklorista.

En oportunidad de esa presentación en la zona de Pairetti, Di Palma, etc., Cafrune se enteró que el segundo de los nombrados se encuentra renovando su auto de TC, pero en una situación algo comprometida por la escasez de circulante, por lo que el conocido cantante, en gran actitud, le cedió completamente a Luis Di Palma el importe de la recaudación obtenida en Arrecifes, para ayudar a Luis a terminar su auto. ¡Bien por Cafrune y sus ideas "corsas"!

GRAN PREMIO A LA VISTA

Cuando se corrió la Vuelta del Noroeste, CORSA era muy jovencita, apenas un mes y medio de vida. Pero ya tenía sus amigos, como Héctor Flores, que paseó el cartel de CORSA por los caminos del norte, al costado de su Lancia Appia. Flores obtuvo un buen séptimo puesto en aquella carrera y con el mismo automóvil irá ahora al GP en compañía del omnipresente Cozzarín.

"Tuve la mala suerte de terminar el Gran Premio el año pasado." Estas paradójicas palabras de "Don Segundo Sombra" tienen su explicación. Los que abandonaron, pagaron los autos a Fiat y se los llevaron a casa. "Don Segundo Sombra" y "Larry", los dos que llegaron, dejaron sus vehículos en Fiat y allí quedaron arrumbados hasta agosto de este año. Sumando a esa situación razones de índole privada, "Don Segundo" estuvo ausente de la actividad este año y volverá a ella en el Gran Premio —¿quién se resiste a correr un Gran Premio?— con un Chevrolet Super preparado por los Bellavigna, que originalmente iba a correr Cupeiro en esa carrera.

El arquitecto Abel Tannure, de esporádicas pero llamativas actuaciones en la categoría Turismo, está terminando de armar, en su natal Tucumán, un Renault 1093 con destino al GP. O los problemas que impidieron su participación en 1965 fueron superados, o el entusiasmo es demasiado grande. Más bien esto último, porque entre el GP y la Vuelta del Noroeste, Tucumán hierve de un fervor automovilístico del que es difícil substraerse.

Según declaraciones del mismo Carlos Ferrea, "en la primera etapa me tiro con todo a ver qué pasa; si se tiene que romper que se rompa en la primera etapa, y si aguanta no se rompe más".

Tomando como base estas declaraciones y teniendo en cuenta que la cupé de Ferrea es una de las más veloces, es muy posible que, de no romper, lo tengamos ubicado entre los primeros en Carlos Paz.

Daniel Arnold, el novel valor que debutara con un brillante segundo puesto en San Juan y ganara en Carlos Paz, es otro de los que irá con todo al Gran Premio. El coche será el Fiat 1500 que preparó Carlos Boscacci.

Ha registrado su inscripción la poderosa yunta "Los Corsas", que intervendrá tripulando un Peugeot 404. Tendrán a su cargo el gran compromiso de hacer honor al tan representativo seudónimo, nuestro Secretario Técnico Willy Martire y el regularista Roberto Lustig.

Las modificaciones que se le han introducido al auto son pocas. Entre ellas se destaca un cronopio Tip-Top en la rueda de auxilio y un fasicordio de 42 Amperes en la gaveta.

A pesar de largar con el coche completamente standard, los ilusos tienen casi la plena convicción de dar la vuelta.

Ricardo Carranza, el renunciante expiloto del equipo Fiat Sergi, vuelve a las andadas (carreras de autos, se entiende...). El próximo GP Internacional de Turismo lo verá como integrante del nuevo racing team Fiat Quilmes, del cual forma parte Ranno con otro 1500 C. Los coches serán preparados por el corredor sureño Pepe Russo y, según declaraciones de Carranza, andarán como "un fucile in montagna".

En una reunión de prensa que convocó al efecto, el Sr. Florencio Ibarguren, vecino de la localidad de Tío Pujío (Córdoba), declaró que no va a correr el Gran Premio con un BMW 1800 TI, ni con un Saab Sport, ni con ningún otro coche. En una palabra: no va a correr porque no le gustan las carreras de autos ni le gustaron jamás.

El Gran Premio de Turismo, también se presenta apto para los turistas. Llegaron noticias a nuestra redacción de una empresa creada para organizar una excursión turística para seguir el Gran Premio. La información detallada la ofrece Dagostino Deportes en su audición de Radio Mitre. Podemos adelantar que el costo del viaje (ómnibus, alojamiento y comidas durante 13 días) rondará los 30.000 pesos, que se podrán pagar en mensualidades.

Adrogué también se prepara para el GP de Turismo. De allá van tres "pequeños grandes" (entiéndase clase "A") y un Fiat 1500 para la de hasta 1600 cm. Este último se está rectificando en el taller de los hermanos Padovani (que juntamente con Maratea tienen el piso alfombrado de blocks y demás enseres que necesitan de sus experimentados trabajos), y lo va a conducir Oscar Pascual, que este domingo terminó de recorrer la ruta. La



preparación corre por cuenta de Oscar Sampaglione, cosa que por otra parte está ocurriendo desde hace varias competencias.

Un Isard 700 será conducido por Raúl Graziano, que tiene nueve carreras corridas con él e igual cantidad de arribos. Para un GP, es un interesante "curriculum". En el mismo equipo debuta en competencias de largo aliento Néstor Grigioni con un BMW, cuya preparación está terminando en los talleres de la Feria del Automóvil de Adrogué, que los patrocina a ambos.

El otro "hasta 700" es el de Jorge Oscar "Chulín" Morganti (4º en el Chaco), que adquirió la cupé BMW ex Lozada, que recibe ya sus últimos toques.

INSCRIPTOS DEL GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Suman ya 122 los inscriptos para el X Gran Premio Internacional de Turismo. A continuación damos a conocer la lista de los que registraron su inscripción entre el viernes 23 y el viernes 30. La cita es un gran anticipo de la cantidad de participantes que correrá este año, teniendo en cuenta que el registro cierra el 10 de octubre.

CATEGORIA "A" (hasta 700 cm³)

Conductor	Marca	Proced.
Scaramella, Rogelio	De Carlo Cupé	Nacional
"Miguez-Lombardi"	De Carlo Cupé	Nacional
Blandini, Juan Carlos	NSU Prinz	Nacional
Moisés, Jorge Abraham	Isard 700	Nacional
Ferrea, Carlos	De Carlo Cupé	Nacional
Vázquez, Francisco	De Carlo Cupé	Nacional
Giovo, Luis María	Isard	Nacional
Ratto, Juan Angel	NSU Sport	Nacional
Mendel, Rolando		
Mayr, Antonio J.	Isard 700	Nacional
Nigrelli, José Martín	NSU Prinz	Nacional
Jorge Freytes	De Carlo Cupé	Nacional
Gallo, Juan Carlos	De Carlo Cupé	Nacional
Grigoni, Norberto Julio	De Carlo Cupé	Nacional
Bornancini, Benjamín	De Carlo Cupé	Nacional
"Sampol-Boetti"	Isard 700	Nacional
"Massey-Atencio"	De Carlo Cupé	Nacional
"Danger"	NSU	Nacional
Escofoni, Miguel Angel	Isard 400	Nacional

CATEGORIA "B" (de 701 cm³ a 1150 cm³)

Conductor	Marca	Proced.
Flores-Cozzarin	Lancia Appia III 1956	Importado
Parisi, Emilio	Renault 1093	Nacional
Bavio, Dora María	Renault 1093	Nacional
Castellani, Julio César	Auto-Union	Nacional
"Ruoy-Carmielli"	Renault 1093	Nacional
Defelippo, Félix Alfredo	Renault 1093	Nacional
Daian, Máximo	Renault 1093	Nacional
Calcagno, Dovidio	Auto-Union	Nacional
Benavídez, Carlos	Auto-Union 1000 "S"	Nacional
Morás, Héctor	Renault R-8 Gordini	Importado
Cáneva, César	Auto-Union	Nacional

CATEGORIA "C" (de 1151 cm³ a 1600 cm³)

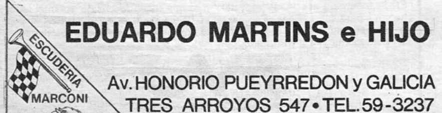
Conductor	Marca	Proced.
Araujo, Gonzalo	Fiat 1500	Nacional
Pedelaborde, Roberto	Fiat 1500	Nacional
Concaro, Juan Pablo	Fiat 1500	Nacional
Berghella, Alfredo	Fiat 1500	Nacional
Aguerre Reyes, José María	Fiat 1500	Nacional
"Muleto"	Fiat 1500	Nacional
Calvino, Horacio	Fiat 1500	Nacional
Pachelo, Roberto Luis	Fiat 1500	Nacional
Caselli, Dante	Fiat 1500	Nacional
Sauze, Ricardo	Alfa Romeo Giulietta	Importado
Dotta, Roberto	Peugeot 403	Nacional
"Tito Mosquera"	Fiat 1500	Nacional
Rizzuto Mujica, Jorge	Alfa Romeo Giulia	Importado
Memi, Pedro	Peugeot 403	Nacional
Andrea, Miguel P.	Fiat 1500	Nacional
Cusa, Jorge	Peugeot 403	Nacional
Boyadjian, Eduardo	Fiat 1500	Nacional
Pereyra, Aurelio	Fiat 1500	Nacional

CATEGORIA "D" (de 1601 cm³ en adelante)

Conductor	Marca	Proced.
Nayem, Luis	Peugeot 404	Nacional
Papini, Helio Mario	Peugeot 404	Nacional
"Fito Papini"	Peugeot 404	Nacional
Suárez, Domingo	Peugeot 404	Nacional
"Los Corsas"	Peugeot 404	Nacional
Alvarez, Osvaldo	Peugeot 404	Nacional
Castañón, Norberto	Peugeot 404	Nacional
Castro, Antonio	Chevrolet Super	Nacional
Griguoli, César René	Peugeot 404	Nacional
Nudelman, Saúl Mario	Peugeot 404	Nacional
Lacava, Arturo Roque	Valiant III	Nacional
"Don Segundo Sombra"	Chevrolet Super 66	Nacional
"Schumacher-Rahola"	Peugeot 404	Nacional
Medici, Antonio	Chevrolet Super 66	Nacional
"Pietronavi-Bertoldi"	Valiant III	Nacional
"Rendal-Aguirre"	Peugeot 404	Nacional
Pichetta, Anteo	Mercedes Benz 250 SEb	Importado







CORREO CORSA

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

CINEMATOGRAFICO

de N. N., Burzaco. –

Les envío una cartelera cinematográfica en chiste, en base a los títulos de las películas da cine vistas en setiembre en el centro.

Tantas no sé si les gustará, pero dejo a su elección las que les parezcan mejores para que las pongan en cualquier rinconcito de la revista.

Ahora les hago las siguientes preguntas:

1) Se ha dicho que el coche de César Malnatti pesa cerca de 1800 kg. ¿A qué se debe, a que el Tornado es muy pesado o ya cuando corría con el Chevrolet pesaba cerca de esa cifra?

2) De los motores que se utilizan en TC hoy en día, debido a su torque, cuál de ellos, Tornado, Chevrolet, Ford, Valiant, creen ustedes que tiene más fuerza para andar en la tierra, salir de una curva, sin tener en cuenta la habilidad del volante.

3) En uno de los anteriores Parabrisas al tratar el tema del TC ustedes dicen que el coche de Peduzzi (h) es un automóvil construido con ideas modernas y para correr exclusivamente en el autódromo.

¿No les parece que ese coche se inclina demasiado en las curvas, más que las cupés, a pesar de que sus cuatro ruedas siempre toquen el piso y que en igualdad de condiciones mecánicas y físicas éstas le tienen que ganar.

4) Volviendo al Tornado, se dice que su régimen mayor es de 5200 vueltas. ¿Esto les parece a ustedes que es una ventaja frente a otros motores que tienen que orillar las 6000 vueltas? ¿No es cierto que trabaja más descansado que los demás y genera potencia cercana a la de ellos? Y también, como dicen ustedes, es muy difícil, aunque no imposible, que se rompa.

Cambiando de tema, les informo que aquí en Burzaco se formó la peña "Cuándo te Vas a Largar", que apoyará en forma decidida y de todo corazón a Anteo Pichetta.

Quisiera saber si es cierto que está experimentando la suspensión Twin-I-Beam, con la cual dicen que tiene ese supersónico coche como tres kilómetros más de velocidad.

Sin otro particular y esperando a Corsa todos los martes para recibir las informaciones, como dice Andrés Rouco, con sensación de presencia, los saludo y les insto a seguir adelante.

R.: 1) El Tornado es más pesado que el Chevrolet Super pero más liviano que el Ford F-100. No creemos que, en consecuencia, su peso influya tan contundentemente en la cifra total. El coche de Malnatti es muy pesado, estamos de acuerdo.

2) Pensamos que el Ford F-100.

3) Justamente lo importante es que en los virajes tengan las cuatro ruedas pegadas al piso, lo que sucede es que a igual rolido que otro coche, el "Intocable" de Ricardo Peduzzi, por la gran altura de su carrocería, parece inclinarse más que otro más bajo.

4) No es cuestión de simples RPM, lo que realmente importa es que una cupla motriz generosa empuje en las aceleraciones y en los caminos "pesados" de tierra, y parecería que el Tornado la tiene.

5) Nos alegramos de la formación de esta nueva peña, y Pichetta, por supuesto, también se alegrará. Le informamos que hay otra peña de hinchas de Don Anteo: "La Idea Fija" que capitanea el ingeniero Rafael V. Sierra. No sabemos si está experimentando la suspensión Twin-I-Beam.



A continuación publicamos la cartelera que nos envió nuestro lector burzaquense:

"Por un puñado de dólares" ...	*Ford ganó en Le Mans*
"El día más largo del siglo" ...	*4ª etapa del G. Premio de TC 1965*
"Exodo"	*En Los Toldos para Rafaela*
"Adiós gringo"	*El Chevy en Necochea*
"Como casi se perdió el oeste"	*Tarducci en el triángulo*
"El satánico Dr. No"	*La lubricación en los F-100*
"El silencio"	*Para Osvaldo Chinni*
"El bígamo"	*Cupeiro: a veces TC a veces TM*
"El tulipán negro"	*Bamse*

RUIDO INFERNAL

de Dante O. Cimino, Bolívar:

1) En la última carrera disputada en el Triángulo del Oeste, Tarducci le ganó a Casá por un segundo de diferencia. Si los cronómetros hubieran acusado el mismo tiempo, cosa perfectamente posible, ¿cómo se definen el primero y segundo puesto?

2) Los autos de TC no usan radio. ¿Lo prohíbe el reglamento o existen dificultades técnicas para permitir su audición, a pesar que en los coches modernos como el Chevy se ha disminuido al máximo el ruido del motor dentro del habitáculo?

3) ¿Por qué al anunciar la fecha y hora de las competencias no anuncian la hora de cierre de las rutas para facilitar el traslado de los aficionados?

R.: 1) Si ambos corredores hubieran hecho el mismo tiempo para completar el recorrido, se habría registrado un empate en el primer puesto. Es un caso rarísimo, pero se ha dado en la historia del automovilismo.

2) Los autos de TC no usan radio porque seguramente no lo creen necesario, no porque el reglamento lo prohíba; la dificultad que existe para tener una audición buena con altoparlante, justamente reside en el ruido infernal reinante en el habitáculo de esos coches —incluidos coches de diseño moderno como el Chevy II—. Para poder oír, se debería recurrir a auriculares, lo que constituye una pequeña molestia que los corredores de TC no quieren soportar, ya que la ventaja que les traería la utilización de la radio no están fundamental como para adoptar la complicación.

3) La encargada de abrir y cerrar las rutas en las competencias de automovilismo es la policía. La razón por la cual no se dan a publicidad no la conocemos.

EL FORCITO 85

de Humberto Corradi – San Andrés de Giles

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes para hacerles las siguientes preguntas:

1) ¿Cuáles son las características generales del motor Ford V8 85 HP con que vienen equipados los modelos del año 37, qué cilindrada, RPM, velocidad máxima de fábrica, etc., y qué tipo de bujías aconseja la fábrica en la marca Champion?

2) ¿Tiene algún inconveniente usar aceite HD en un motor de automóvil con muchos kilómetros recorridos?

3) En un motor recién ajustado ¿tiene alguna ventaja dicho aceite?

R.: Las características del motor Ford V8 85 HP del año 1937 son las siguientes: 3600 cm³ (8 cilindros de 3" 1/16 de diámetro y 3" 3/4 de carrera), la potencia máxima la alcanzaba a 3600 RPM, el índice de compresión era de 6,6:1.

La velocidad máxima oscilaba alrededor de los 130 km/h. Sus bujías (recomendadas por fábrica) eran las Champion 7 y su luz correspondiente 0,25".

En general en un motor con mucho desgaste no conviene usar aceites tipo HD por ser altamente detergentes (remueven demasiado los depósitos e incrustaciones y puede llegar a obstruir algún conducto).

Si el motor está recién ajustado, puede usarlo: puede ser ventajoso.

HINCHA DEL V-8

de M. A. Viola – Curuzú Cuatiá

Soy hincha fanático del Ford, y quisiera que en algún número de su brillante revista, me contesten:

1) La cantidad de campeonatos obtenidos por las distintas marcas de coches que militan en TC.

2) Si el Ford GT Mark II, ganador de las 24 horas de Le Mans, es el mismo que en el Nº 1 ustedes lo llaman GTP al describir su proceso de fabricación.

3) ¿Cuál es la velocidad máxima del Mustang de Cabalén; yo creo que pasa los 200 km/h (es una apuesta).

R.: 1) Se disputaron hasta la fecha veintidós campeonatos, de los cuales veinte fueron conquistados por pilotos que condujeron Ford y dos con Chevrolet.

A continuación, para su mayor información, detallamos todos los campeonatos disputados hasta el momento.

Año	Conductor	Marca
1939	Lo Valvo, A. .	Ford
1940	Fangio, J. M.	Chevrolet
1941	Fangio, J. M.	Chevrolet
1947	Gálvez, O. ..	Ford
1948	Gálvez, O. ..	Ford
1949	Gálvez, Juan	Ford
1950	Gálvez, Juan	Ford
1951	Gálvez, Juan	Ford
1952	Gálvez, Juan	Ford
1953	Gálvez, O. ..	Ford
1954	Gálvez, O. ..	Ford
1955	Gálvez, Juan	Ford
1956	Gálvez, Juan	Ford
1957	Gálvez, Juan	Ford
1958	Gálvez, Juan	Ford
1959	de Alzaga, R.	Ford
1960	Gálvez, Juan	Ford
1961	Gálvez, O. ..	Ford
1962	Emiliozzi, D. .	Ford
1963	Emiliozzi, D. .	Ford
1964	Emiliozzi, D. .	Ford
1965	Emiliozzi, D. .	Ford

2) El Ford GT Mk II no es el mismo que el GTP. Este es un prototipo que no fue utilizado en carrera.

3) El Mustang, con las modificaciones posibilitadas por el anexo "J", tiene una velocidad máxima de alrededor de los 235 km/h.

→

ASPIRANTES A MN F.1

de Ricardo J. Marengo – San Guillermo (Sta. Fe)

1) Desearía la dirección del fabricante de máquinas de competición, fórmula 1, como la que corrió Nasif Estéfano en Rafaela.

2) ¿Qué precios tienen estos coches?

3) ¿Qué otros fabricantes se dedican a esto, y si los hay, adónde se les puede escribir o visitar?

4) Por último, en San Guillermo se está trabajando para la creación de una peña cuyas miras están en la adquisición de uno de esos coches de fórmula 1.

R.: 1) El fabricante Tulio Crespi tiene el taller en la calle Santos Dumont y Montenegro, Capital Federal.

2) Ese coche cuesta alrededor de $ 400.000, sin motor, caja ni gomas.

3) Ramón Requejo, calle Guido Spano 143, San Martín.

4) Esperamos que muy pronto puedan concretar la compra del coche.

PEÑA LOS GALGOS

de José A. de Oliveira Ventura Gonçalves

Ponemos en su conocimiento que un grupo de jóvenes de la zona oeste del Gran Buenos Aires hemos decidido formar una Peña Automovilística con los siguientes fines:

1) Cambiar ideas sobre la materia, hacer reuniones y conferencias con personas idóneas, películas, etc.

2) Colaborar con la gente que desee correr, en cualquier categoría, haciendo auxilios, en la preparación de la máquina o en cualquier otro menester que dicha actividad produzca.

3) En última instancia tratar de preparar o construir un F4 con la intención de que un representante de nuestra peña participe en las competencias de la especialidad que se hagan en el país.

A todas aquellas personas que tengan intenciones afines a las nuestras y quieran ponerse en contacto con nosotros por cualquiera de los motivos mencionados, podrán hacerlo escribiendo o llamando a Lamadrid 46 - Ramos Mejía, Teléfono 658-5239 o Carlos Casares 1546, Castelar, Teléfono 629-0791.

R.: A los lectores interesados les transmitimos la invitación.

ISARD, MY LOVE

de F. K., Olivos

Voy a correr el próximo Gran Premio Internacional de Turismo con un Isard 700. Me aconsejan usar Molykote en la caja de velocidades y en el diferencial. Les ruego me contesten —de ser posible— antes de largarse la sexta etapa.

R.: Los expertos en la marca no recomiendan usar Molykote en la caja y sí en el diferencial. Por lo menos, ésa es la teoría que aplican los más exitosos isardistas. Pero cualquier duda sobre preparación, carburación, puesta a punto general y asesoramiento para correr el Gran Premio con la marca de sus preferencias, puede tener una excelente respuesta en el taller de la calle Anchoris 86, Capital. Allí se han instalado particularmente los Sres. Fiorini y Amigo, ex funcionarios de la fábrica Isard, que son precisamente quienes dirigieron al equipo oficial cuando Remigio Caldara ganó el GP de 1962 con un T-700.

NO TE PREOCUPES, ESTO PASA SOLAMENTE RECORRIENDO LA RUTA, ¡EN EL GRAN PREMIO NO VAMOS A TENER ESTOS PROBLEMAS!

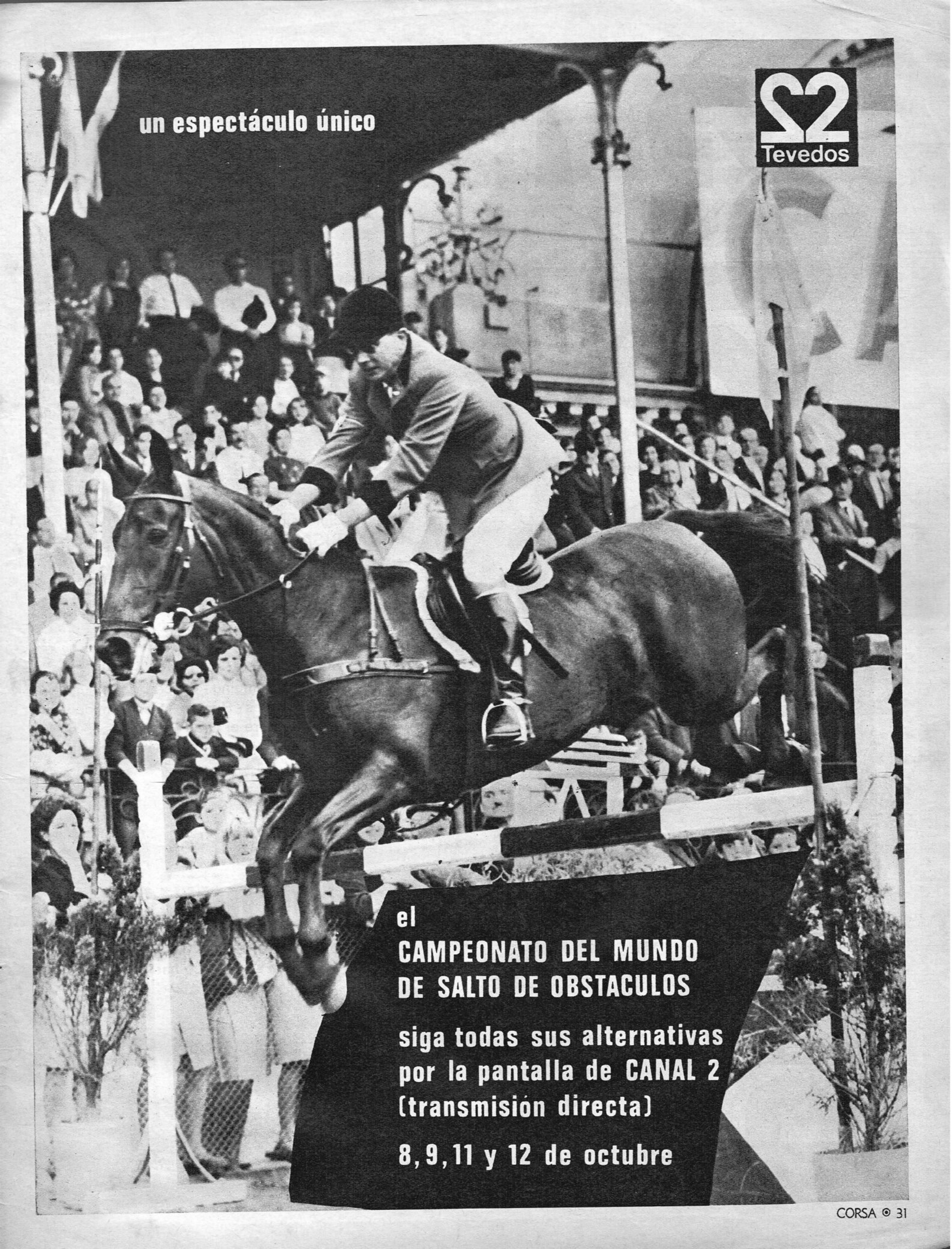
RAD371

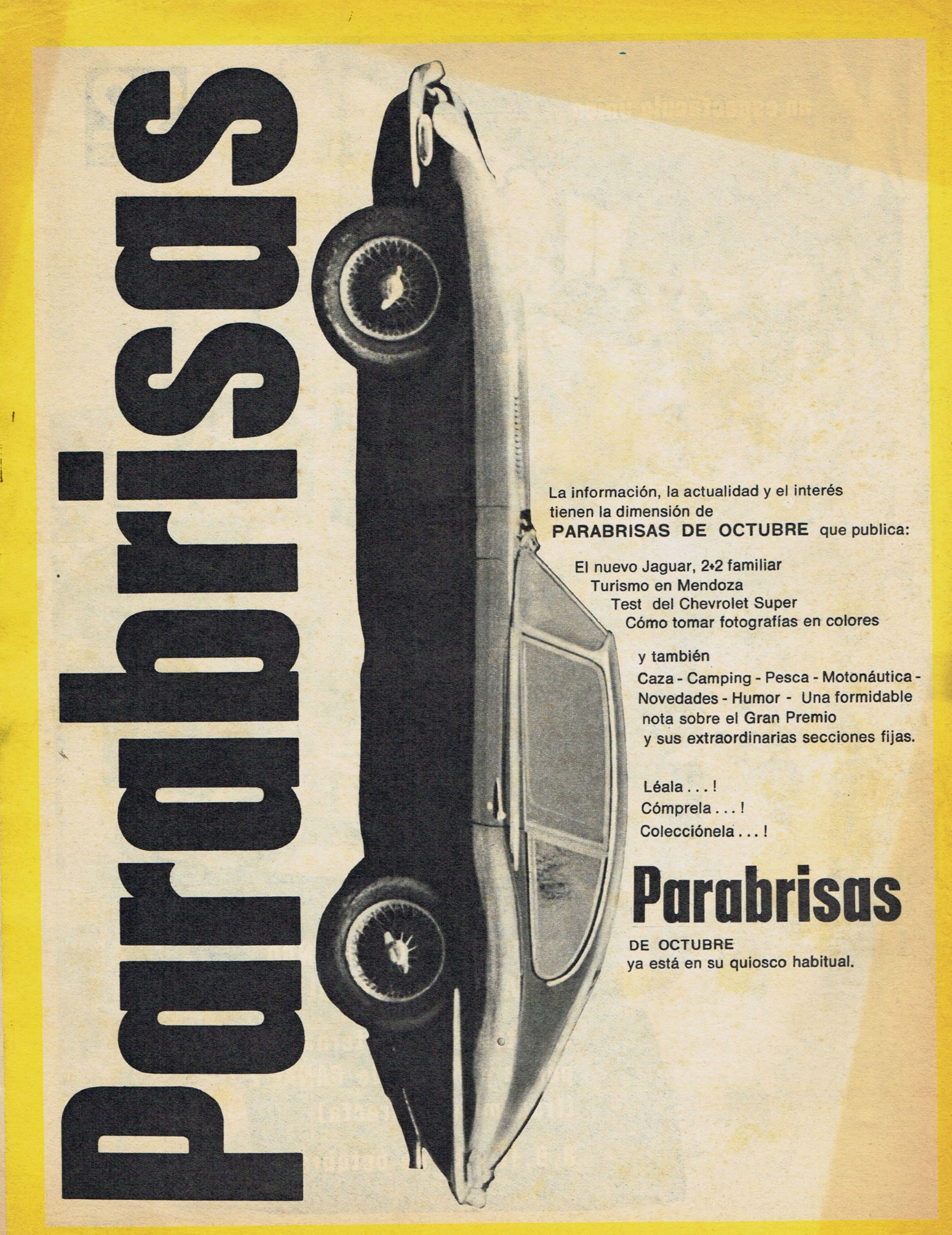
M. BERTOLINI




IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970


un espectáculo único
Tevedos
el
CAMPEONATO DEL MUNDO
DE SALTO DE OBSTACULOS
siga todas sus alternativas
por la pantalla de CANAL 2
(transmisión directa)
8, 9, 11 y 12 de octubre


Parabrisas
La información, la actualidad y el interés
tienen la dimensión de
PARABRISAS DE OCTUBRE que publica:
El nuevo Jaguar, 2+2 familiar
Turismo en Mendoza
Test del Chevrolet Super
Cómo tomar fotografías en colores
y también
Caza - Camping - Pesca - Motonáutica -
Novedades - Humor - Una formidable
nota sobre el Gran Premio
y sus extraordinarias secciones fijas.
Léala . . . !
Cómprela . . . !
Colecciónela . . . !
Parabrisas
DE OCTUBRE
ya está en su quiosco habitual.